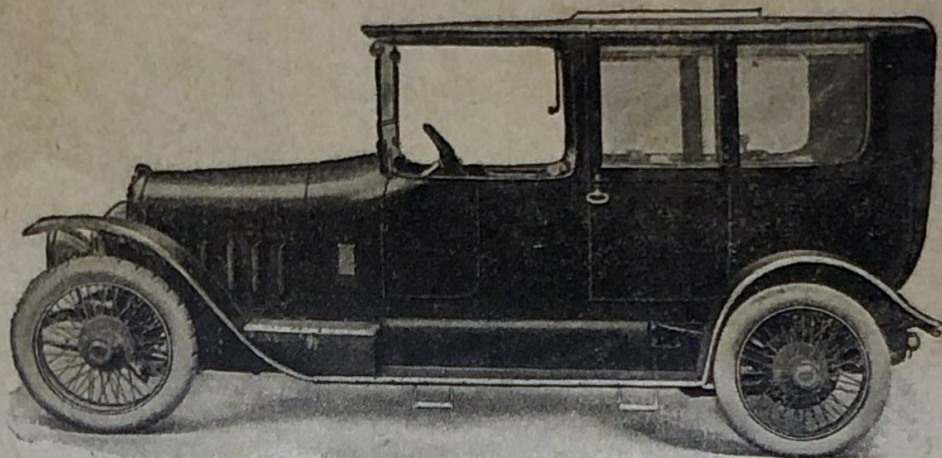
190.000 COPIE
GRATIS AI SOCI
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING CLVB ITALIANO
ANNO XXII
N 1 GENNAIO 1916

TUDOR

Società Ceirano Automobili Torino

Landaulet - Limousine Torpedo

RUOTE ACCIAIO SMONTABILI ED AVVIAMENTO AUTOMATICO BREVETTATI, a richiesta
COSTRUZIONE MODERNA - MATERIALE DI PRIMO ORDINE

PRIMA DI FARE ACQUISTI VISITATE I NUOVI TIPI.

TORINO Officine: **Corso Francia**
Riparto vendita: **Via Madama Cristina, 66** — Telefono 24-53

PNEUS PIRELLI

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI PIRELLI

MILANO - VIA PONTE SEVESO, 20 - **MILANO**

FILIALI:

GENOVA, Piazza S. Siro (ang. V. Cairoli) - **PADOVA,** Corso Popolo, 2
BOLOGNA, Via Venezia, 5 .. **TORINO,** Via XX Settembre, 45
FIRENZE, Via Cavour, 21 .. **NAPOLI,** Via Fontana Medina, 47
ROMA, Sotto-Agenzia - Via Plebiscito, 108

ACCUMULATORI
ELETTRICI
HENSEMBERGER

PER TUTTE LE APPLICAZIONI

BATTERIA PER AVVIAMENTO ELETTRICO CON DINAMO **BROLT**, CANTONO ecc.

Batterie speciali per accoppiamento con dinamo e per avviamento elettrico dei motori

Batterie per propulsione sommergibili (Fornitori R. Marina)

Batterie per radiotelegrafia (Fornitori Compagnia Marconi)

LISTINI - ISTRUZIONI - PREVENTIVI - PROGETTI - SOPRALUOGHI gratis a richiesta.

Soc. An. GIOV. HENSEMBERGER ❧ Monza - Milano

Concessionari esclusivi per l'Illuminazione Elettrica dei Treni dell'intera rete delle Ferrovie dello Stato. 25.000 Batterie in servizio.

SOMMARIO: 1916 - Il Touring nella sua nuova sede, *S.* - Almanacchi patriottici, *G. G. Arrivabene.* - Carabinieri, *F. Pastonchi.* - Le strade per la vittoria, *A. Fraccaroli.* - Per i soci fondatori morti in guerra. - Per la morte dell'ing. Argeo Binda. - Varcando l'iniquo confine: Riva di Trento e la catena del Monte Baldo, *G. Laeng.* - Proiettili, proiettili!, *G. Belluzzo.* - Tourismo scolastico: Ascensione alla Grigna meridionale (fotografie). - I volontari automobilisti, *T. Serti.* - Stazioni e... stazioni, *G. Antona-Traversi.* - Le sentinelle della neve, *N. Salvaneschi.* - I trasporti militari meccanici, *M. Morasso.* - Note tecnico-commerciali. - I nostri prodi. - Informazioni. - Biblioteca. - Cariche sociali. - Soci fondatori della sede. - Soci benemeriti, quinquennali, ecc.

Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

ANNO XXII - N. 1. - GENNAIO 1916. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

TOURING CLUB ITALIANO
RIVISTA MENSILE

A·D·K

IL TOURING NELLA SUA NUOVA SEDE

L'installazione del Touring nella sua nuova sede di Corso Italia è un fatto compiuto e la vita del Sodalizio, dopo la brevissima congestione del trasloco immane, ha ripreso il suo corso regolare, con l'energia aumentata che le deriva dal potersi svolgere in un ambiente materiale più vasto ed adatto in ogni particolare alle complesse esigenze di lavoro e di sviluppo della nostra Associazione.

L' inaugurazione.

In tempi meno calamitosi, un avvenimento quale l'inaugurazione della nuova sede avrebbe indubbiamente dato motivo a festeggiamenti speciali ed a manifestazioni turistiche di carattere nazionale, con che si sarebbe anche commemorato solennemente, come si era previsto, il compiuto ventennio dell'Associazione. Come già questo evento non ebbe lo scorso anno, per lo speciale momento, se non un riconoscimento modesto e di carattere assolutamente intimo, così l'inaugurazione della nuova sede avvenne con una semplice, ma solenne cerimonia privatissima, compiutasi l'11 novembre 1915, durante una straordinaria

Ing. Cav. ACHILLE BINDA
ARCHITETTO
E COSTRUTTORE DELLA SEDE.

LA SALA DI CONSIGLIO: UNA SEDUTA.

seduta del Consiglio Direttivo del T. C. I. con l'intervento del Collegio dei Sindaci.

Presiedeva il Direttore Generale Johnson con a lato il Vice Direttore L. V. Bertarelli ed il Consigliere-Segretario Vigliardi-Paravia e circondato da tutti i Consiglieri ed i Sindaci presenti a Milano, ad eccezione di due, impossibilitati ad intervenire.

Pochi, brevi, ma pieni di significato i discorsi pronunciati.

Il comm. Johnson prende la parola per salutare gl'intervenuti. « Nel ventunesimo anno di sua vita, egli dice, il Touring, quasi che si trattasse del raggiungimento dell'età maggiore, si è emancipato da quegli onerosi legami dell'inquilino che sono sempre imbarazzanti, anche quando il proprietario di casa è persona cortese.

Ricorderò solo di sfuggita le fasi della vita nelle diverse sedi dove ebbe stanza il Touring: da via Rovello-Gabrio Casati, in via Giulini, sedi modestissime, si slanciò nella sede di piazza Durini, e poi in quella di via Monte Napoleone. In ognuna di tali sedi il Touring sviluppò le energie di una valorosa attività; di mano in mano che le sedi si susseguirono, migliorate nei loro ambienti ed ingrandite, l'influenza, l'attività e l'importanza del Touring ingrandivano, e le sue iniziative si estendevano in modo che la necessità di sempre maggior spazio era in relazione diretta con la maggiore intensità del suo lavoro e con l'accrescersi dei suoi soci.

Il Touring gradatamente si fece forte e progredì; i suoi amministratori, mentre con ogni cura miravano alla costituzione di un capitale che consentisse di affrontare qualche iniziativa importante senza una soverchia preoccupazione finanziaria, propugnarono sempre la grandezza della Associazione nell'esplicare largamente il suo programma d'azione, dando così sempre maggior valore alla sua opera, alla sua influenza.

Il Touring non usufruì eredità: ma col suo lavoro, che gli valse la considerazione di tutti, seppe costantemente assicurare alla propria azione larghi appoggi, che gli facilitarono grandemente il compito.

E dovrei io forse qui accennare, sia pure solo a grandi linee, tutta l'opera del Touring? No; la mole e l'importanza ne è tale, che lascio a mente ben più elevata il descrivere, anche con maggior larghezza di tempo, tutta l'opera compiuta dal nostro Touring; qui, nella mia qualità di direttore, mi limiterò a dire che il fascio delle egregie e benemerite persone che lavorarono nel Consiglio Direttivo, nel periodo del compiuto ventennio, era formato da numerose volontà, di diverso valore, ognuna delle quali merita la più viva gratitudine del Touring. E col Consiglio, ben collaborarono le egregie persone del Corpo Consolare, quelle delle diverse Commissioni e tutti gli impiegati.

L'attuale sede propria del Touring simboleggia dunque, nella sua grandiosa costru-

I CONSIGLIERI ASSISTONO ALLO SCOPRIMENTO DELLA LAPIDE ALL'ING. A. BINDA.

zione, l'avvenire del Sodalizio; a chi rievochi l'opera compiuta nel passato, vuol significare nuovo degno presagio per un maggior lavoro, per una più larga azione del *Sodalizio del moto,* com'ebbe a chiamarlo il poeta Bertacchi.

Egregi Colleghi: Vorrete convenire con me, prima che si dichiari inaugurata questa nostra nuova sala di Consiglio, nella soddisfazione di stringerci attorno al nostro collega e amico Luigi Vittorio Bertarelli e di dire a Lui, senza che nessuno di noi si senta menomato: Tu sei il Principe dei Collaboratori del nostro Sodalizio, ed in questa nuova sede, in questa nuova sala noi ti salutiamo, e prima d'iniziare i nostri lavori esprimiamo a te, egregio amico, tutta la nostra ammirazione!

Faremo precedere alla visita del nostro edificio lo scoprimento di un modesto ricordo posto nell'atrio dello scalone, decretato all'egregio nostro collega ing. cav. Achille Binda, che volle, con eccezionale spirito di attaccamento al Touring, dedicare graziosamente, in proporzioni eccezionali, l'opera sua intelligente nello studio e nella direzione dei lavori del compiuto palazzo.

Ben si avrebbe desiderato che un grandioso programma di feste e manifestazioni turistiche avesse caratterizzata e resa indimenticabile l'inaugurazione della nuova sede; ma il momento che il Paese attraversa è tale da consigliare il rinvio d'ogni festeggiamento.

Vogliamo tutti sperare che presto un raggio di sole vivificatore, senza tramonto, venga con calore primaverile ad irradiare le rivendicate nuove terre, venga a dare nuova vita ai luoghi dove riposano ricordati i gloriosi caduti per una più grande Italia...; gloriosi, cari, rimpianti e benedetti fratelli, morti accanto alla bandiera della Patria, che è la bandiera della nostra Istituzione ».

Applausi unanimi interruppero l'oratore che alla fine si ebbe vive congratulazioni.

Ebbe quindi la parola il Vice Direttore Generale, Bertarelli, il quale, prese le mosse dal recentissimo ritorno del Direttore Generale dalla fronte, dove con atto esemplare si era recato all'inizio della campagna quale volontario automobilista, ricordò la larga rappresentanza di membri del Consiglio e del Personale del Touring appartenenti all'Esercito e di cui l'opera e la collaborazione sono venute a mancare, richiedendo maggior impegno di attività e sostituzione di mansioni da parte di quanti sono rimasti al loro posto non avendo obblighi militari.

Afferma però che, pur con mezzi personali ridotti e con accresciute difficoltà, il Touring non è venuto meno al suo compito e non ha menomamente ridotto la sua spontanea o richiesta cooperazione, nell'ambito della sua sfera d'attività, al compimento della grande gesta nazionale.

L'oratore, dopo aver rilevato, come elemento attualmente utilissimo, l'influsso eser-

IL VASTO E SONTUOSO INGRESSO AGLI UFFICI.

citato dal Touring sullo sviluppo ed il divulgamento del ciclismo, dell'automobilismo, dell'aviazione, tutti mezzi di moderna locomozione larghissimamente applicati in guerra — anche attraverso le milizie volontarie ad essi relative, che trovarono sempre nel Touring solida base ed appoggio incondizionato — citò, ancora come elementi di generica cooperazione del Sodalizio, le grandi edizioni cartografiche e descrittive, che costituiscono un materiale prezioso, trovato già pronto e largamente sfruttato dalle truppe operanti, a sussidio ed integrazione delle pubblicazioni ufficiali.

Accennò quindi, col naturale riserbo nei particolari, ad importanti e frequenti contributi richiesti da Alti Comandi al Sodalizio e da questo dati, in materia cartografica e di manutenzione stradale, non meno che in fatto di informative, che trovarono il Touring sempre utilmente munito, grazie alla sua preparazione formata con anni di studio e di esperienza svoltisi col generale favore.

Terminò applaudito formulando voti per l'azione futura del Touring nella nuova sede, ed a lui si associarono, con brevi parole augurali, l'on. sen. Mangiagalli ed il Sindaco cav. rag. Magnocavallo. Il primo, a nome dei Consiglieri ultimi entrati nel Consiglio, pose in rilievo il sentimento provato ad ogni nuova manifestazione grandiosa del Sodalizio, in cui sempre si riscontra la prosecuzione di un'opera intrapresa e continuata con tanta bontà di criterii che rende spontaneo e vivo il voto che i duci valorosi siano lungamente conservati al Sodalizio per guidarlo alla meta ancor più luminosa che si scorge dalla tappa oggi festeggiata.

Il cav. rag. Magnocavallo, a nome del Collegio dei Sindaci, si associava alle unanimi espressioni augurali, lieto di riconfermare la constatazione edificante dell'incessante concomitanza dell' ascesa del Sodalizio, nello svolgimento della sua azione grandiosa, colla consolidazione e l'incremento della sua entità finanziaria. Tributava quindi un plauso caloroso al Consiglio ed alla Direzione ed un sentito ringraziamento all'ing. Achille Binda benemerito per la collaborazione, morale e materiale, recata al Sodalizio che più facilmente raggiunse con la meta agognata della sede propria.

Tutti gl'intervenuti quindi compirono la visita degli uffici funzionanti, esaminandone la razionale disposizione, in rapporto col loro compito singolo e relativo collegamento.

Ai piedi dello scalone ed alla presenza anche di tutto il Personale, si procedette quindi allo scoprimento della lapide murata a ricordo della prestazione data dall'ing. cav. Binda.

Disse brevi parole dedicatorie il Bertarelli, il quale lesse l'epigrafe :

LA SALA E GLI SPORTELLI OVE SONO RICEVUTI GLI ABBONAMENTI.

AD
ACHILLE BINDA
CHE L'OPERA SUA D'INGEGNERE
CREATRICE E ZELANTE
DIEDE GENEROSAMENTE
PER QUESTA NUOVA SEDE
TANTO AUSPICATA
DEL TOURING CLUB ITALIANO
IL CONSIGLIO ED I SINDACI
RICONOSCENTI
MCMXV

L'oratore segnalò quindi la mole e la complessità della prestazione data dall'ing. Binda, chiamando fortunata l'Istituzione che può contare su tanta abnegazione dei propri amici, in quanto essa ha in sè un fascino splendente, con che sa avvincere chi la serve, in modo da trasformare in piacere, sia pure un rude e faticoso piacere, quello che dovrebbe essere un grave sacrificio.

Ricordata l'intensità dell'opera dell' ing. Binda fin dall'inizio del progetto e la fiducia completa che il Consiglio gli tributò durante la sua esecuzione, ne esaminò i risultati, apprezzandoli alla stregua dell'approvazione generale, dalla più solenne, alla più spicciola, quella del frettoloso passante, che coronò il termine della costruzione. Questo per l'aspetto esteriore, mentre per l'interno si rivelano altre più intime e preziose qualità, quelle dell'adattamento fedele dei locali ai bisogni del Touring, provato dall'immediato assestamento degli uffici, non appena traslocati e già funzionanti nell'ambiente nuovissimo come nel più consueto.

L'ottenimento di questo risultato — costituito oltre che dalla distribuzione, dall'essenza stessa dei locali, tutti luminosissimi, spaziosi, aerati — conservando la massima utilizzazione dell'area insieme col decoro e la nobiltà delle linee, richiese all'ing. Binda la risoluzione di molti e gravi problemi. Perciò il Touring ha tradotto la propria riconoscenza verso di Lui in un ricordo modesto, ma che diventa parte stessa dell'opera sua e durerà quanto essa. Passeranno negli anni a migliaia i Soci a piedi dello scalone d'onore e la lapide sarà esempio a tutti, mònito anche che l'onore di far parte di questa amministrazione è talora un onere grave; ma prova altresì che l'onere è serenamente portato e che il piacere di servire gli ideali del Touring soverchia ogni considerazione di fatiche.

Messo in rilievo il significato dello stabilirsi del Touring, nel ventunesimo anno di vita, nel proprio Palazzo, donde in più vivo ritmo rifletterà nella sua opera la vita stessa della Nazione, il Bertarelli formulò il voto che dalla crisi nazionale odierna il Touring esca dalla Nazione più forte, più grande, cogli orizzonti aperti dinanzi.

Le mura del nuovo Palazzo sono destinate ad accogliere l'espansione del Sodalizio, che

è giusto e non fantastico concepire nelle più vaste proporzioni. L'opera dell'ing. Binda sarà lo strumento necessario, la cooperazione più diretta a questa espansione, e di ciò l'oratore, facendosi sicuro interprete dei 160.000 Soci, espresse, chiudendo il suo dire, la più viva e più sincera riconoscenza.

La Sede.

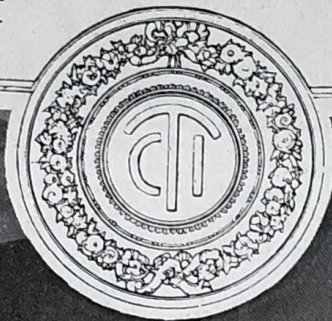
Vogliamo ora guidare il lettore cortese, il Socio che non ha ancora avuto l'occasione di recarsi alla nostra nuova sede, attraverso i locali che la costituiscono.

Sorvoliamo completamente sui particolari descrittivi, in quanto non siano necessari per l'esposizione dello scopo funzionale e della distribuzione degli ambienti, alla quale solo ci limiteremo, da ciceroni fedeli, coscienziosi e disinteressati, lasciando l'apprezzamento del lato estetico e comunque visivo a quando... ciascun Socio avrà cagione di rifare materialmente la visita che ora compirà, leggendoci ancor per poco.

Dato uno sguardo comprensivo alla facciata del Palazzo in Corso Italia, 10, superati i sei scalini pei quali si accede all'ingresso, che è nel centro della costruzione ed è chiuso da una grande cancellata artistica in ferro battuto, ci si trova nel-l'atrio, con pavimento e pareti in marmo di Chiampo, colonne in granito di Baveno, vetrata artistica colorata, cancelletti, lampadari ed altre decorazioni pure in ferro battuto, oltre alla bronzea lupa capitolina, che ricorda i fasti della Crociera Motonautica del 1911 e che da un lustro ormai è il simbolico adornamento della soglia della nostra sede.

Il più notevole elemento di questo atrio sono le sette grandi lapidi di marmo di Chiampo, in cinque delle quali sono già incisi a caratteri d'oro i nomi del primo migliaio di Soci Fondatori della Sede, mentre le altre due vengono giornalmente accaparrate da coloro che ambiscono appartenere a questa categoria, tanto benemerita, della nostra costruzione. Quanti anzi sentono questo lodevole desiderio proprio visitando la sede!

Lasciamo l'atrio per una delle due porte a cristalli a sinistra e ci troviamo ad un bivio, costituito da un ampio àndito e dallo scalone di marmo, con ringhiera in ferro battuto armonizzata al basso con un lampadario della stessa lavorazione.

Però opportune targhe indicatrici c'illuminano e, tralasciando pel momento la visita agli Uffici di Direzione, Segreteria ed altri — che vedremo poi col salone di Consiglio, ecc., quando, magari col-

IL VASTO SALONE DELLO "SCHEDARIO ,,.

l'allettante veloce ascensore saliremo al primo piano — andiamo diritti per l'àndito al vasto locale pel pubblico.

E non lo facciamo a caso: sappiamo che il Socio che ci accompagna ha fretta di sostare agli sportelli in legno e vetro che vi sono aperti per presentare una domanda di nuovo socio, per pagare la quota e coll'occasione farsi vitalizio o fondatore della sede. Comunque, gli sportelli vi sono aperti per queste ed altre operazioni, come acquisto di pubblicazioni e minuterie, richiesta di trittici doganali (quando riavranno vigore), informazioni generiche, distribuzione di materiale di propaganda, ecc.

Nel locale pel pubblico si apre, oltre ai detti sportelli centrali, a destra l'ufficio legale, che tratta tutta la materia della varia e complessa legislazione turistica relativa principalmente alla circolazione stradale e ferroviaria ed alle dogane. Ufficio questo sacro ai contravventori... sempre innocenti ed al pubblico cosmopolita dei turisti vessati dalle erinni delle formalità burocratiche; esso è l'unico che abbia quindi pace... in causa della guerra, che ha chiuso le frontiere.

Segue la biblioteca; il locale in cui si entra serve per sala di consultazione, ed è in comunicazione con un locale identico, nel sotterraneo abitabile, a cui si accede per una scaletta interna e nel quale stanno ben allineati i restanti scaffali ove sono le pubblicazioni meno frequentemente adoperate, mentre quelle di ordinario maneggio sono collocate nel locale al piano terreno rialzato.

A sinistra della sala pel pubblico, dopo lo sportello della Cassa, si svolge un corridoio delimitato dalla tramezza vetrata che chiude, oltre alla Cassa, gli Uffici della Contabilità centrale e della Prima nota, cosidetta Protocollo. Allo sportello della Cassa, solidamente munita di armadio forte e cassaforte di moderna formidabile fattura, accedono solo coloro che devono fare riscossioni o versamenti per titoli diversi da quello del rapporto d'associazione o dell'acquisto di materiali, che già sappiamo dove si compiono. Allo sportello della Contabilità accedono solo i fornitori ed in generale i creditori del Sodalizio pel

LA REDAZIONE DELLA "GUIDA D'ITALIA,,.

regolamento dei loro conti, mentre un corridoio interno pone in relazione stretta e continua questo capitale ufficio amministrativo con gli altri che abbiamo già esaminato, oltre che con quello adiacente dello Schedario, al di là della parete.

Questo ufficio, che ha contatto col pubblico attraverso lo sportello in cui termina il corridoio in cui ci troviamo, al quale accedono i Soci che abbiano indirizzi da cambiare o reclami da avanzare circa il servizio dell'associazione in genere e quello delle pubblicazioni in ispecie, è per sua natura un ufficio di contabilità ordinativa, che tiene in corrente le partite individuali di 253.717 persone, quante sono cioè quelle dei Soci effettivi, di quelli morosi, dei dimissionari e dei defunti. È il più grande ufficio del Touring ed occupa attualmente ventidue impiegate. È fornito di speciali impianti in legno e ferro per la custodia dei documenti che costituiscono il quadruplice elenco della massa sociale: quello delle schede originali di domanda d'associazione, quello dei cartellini-partitari recanti le registrazioni dei pagamenti delle quote, dei cambi d'indirizzo, ecc., poi il registro cronologico generale dei Soci, quindi le fascette stampate cogli indirizzi di tutti i Soci cui competono le pubblicazioni (1). Quest'ultimo indirizzario tipografico costituisce una sezione a sè, con quattro impiegate.

IL CENTRALINO DEL TELEFONO.

Rifacciamo il corridoio ed uscendo dal locale del pubblico lasciamo a destra la Redazione della *Rivista Mensile,* l'Ufficio tecnico, dove si compiono studi e ricerche e si esercita la consulenza sulla manutenzione stradale e dove si organizzano l'estensione e la manutenzione della rete dei cartelli indicatori, non meno che i varii concorsi tecnici e delle Stazioni Fiorite, ecc.

Prima di salire al primo piano, diamo una capatina ad un salotto d'aspetto ed all'Ufficio Miglioramento Alberghi, prospiciente al vano dello scalone, di cui il pavimento in musaico reca un enorme fregio contenente il distintivo sociale.

Al primo piano entriamo nell'anticamera; qui un'impiegata è continuamente alle prese con un misterioso congegno, il centralino telefonico, balenante per gl'intermittenti sprazzi luminosi delle sue segnalazioni di chiamata, di fine, di occupato, ecc. In un momento di tregua telefonica questa signorina può guidarci ad ammirare il vasto salone del Consiglio, l'elegante ufficio del Direttore Generale, la sala delle Commissioni e quella di ricevimento che si aprono nel locale, donde si parte un corridoio sul quale sfilano l'Ufficio delle organizzazioni turistiche, fucina delle grandi escursioni alpine, invernali, libiche, del fiorente turismo scolastico, ecc., e gli Uffici della Segreteria Generale

(cioè quello del Segretario e quello del Segretario Generale) organo accentrante e dirigente tutta l'attività degli Uffici del Sodalizio.

Qui il corridoio fa un angolo, nel vertice del quale si apre l'Ufficio particolare del Vice Direttore Generale e Capo della Sezione Strade. Ci affacciamo ad esso con curiosità rispettosa e ce ne ritraiamo quasi delusi, chè nulla di esteriore rivela la vertiginosa e versatile attività che ivi determina la creazione e l'impulso di tanta parte dell'opera del Touring!

Subito dopo ed in comunicazione coll'Ufficio del Bertarelli si aprono, sul nuovo ramo di corridoio, gli Uffici della *Guida d'Italia* e della Cartografia, posti sotto l'immediato controllo dell'Autore delle massime edizioni del T. C. I. Sono due accolte di.... certosini, ed il carattere del lavoro coscienzioso e minutissimo che vi viene svolto è rivelato dal raccoglimento imponente, che n'è la caratteristica prima e maggiore.

Seguono nello stesso corridoio i tre uffici d'ordine di servizio generale: apertura e spedizione della corrispondenza, archivio generale e dattilografico.

L'Ufficio della Corrispondenza sovrasta a quello della Prima nota e quello dell'Archivio allo Schedario. Questi quattro Uffici costituiscono il nucleo dell'amministrazione ed il loro collegamento, necessario pel passaggio continuo di carteggio fra loro, è stato raggiunto alla perfezione oltre che coll'adia-

(1) Per maggiori particolari circa il funzionamento amministrativo v. monografia del dott. E. Segre e Rag. E. Angiono: *Sull'Ordinamento Amministrativo e Contabile del T. C. I.* in Biblioteca di Ragioneria Applicata. Vol. XII - Torino 1913. Unione Tipog. Editr. Estratto *Gratis* a richiesta, fino ad esaurimento, presso il T. C. I.

L' UFFICIO CARTOGRAFICO.

cenza a due a due sullo stesso piano, mediante un elevatore montacarte a mano, il quale serve a tutti e quattro gli Uffici, evitando le dannose deambulazioni del personale, e prolungando altresì la sua corsa anche nelle due sezioni del magazzino, poste nel sotterraneo ed al secondo piano, onde attingere direttamente a quelle riserve di stampati, pubblicazioni, cancelleria, ecc., ad uso degli Uffici. In questo stesso ramo del corridoio sbocca una sala interna di servizio, che rapidamente fa comunicare gli Uffici di piano terreno col primo piano.

Uscendo per la porta che chiude in fondo il corridoio, ci troviamo sulla scala di servizio generale, che va dal sotterraneo al sottotetto e nella cui gabbia è situato un capace e potente montacarichi, che può sollevare fino a 600 kg. alla velocità di cm. 30 al minuto secondo, destinato al trasporto delle pubblicazioni e degli altri materiali custoditi, o maneggiati per le operazioni di spedizione, controllo, smistamento, lavorazione in genere.

Saliamo al secondo piano, dove troviamo l'ampio ingresso (capace del passaggio dei carrelli con ruote di gomma destinati al trasporto dei materiali) del magazzino, nel quale, oltre a parte del deposito generale, si attuano tutti i lavori relativi al servizio di indirizzamento e spedizione di tutte le pubblicazioni e minuterie (milioni e milioni d'oggetti annualmente) secondo le regole più adatte pel rapido inoltro postale. Quivi ha trovato degna, comoda, spaziosa sede il laboratorio-magazzino che altra volta, parlando della Guida all'epoca della sua prima colossale spedizione, presentammo ai Soci.

Questo locale (circa 200 m².) ha comunicazione con altri, che però vengono serviti dallo scalone principale, in cui hanno trovato posto, oltre all'Ufficio della pubblicità e quello della Redazione Annuarii (attualmente inattivo per la guerra, che ha reso troppo instabile la materia di cui esso s'occupa) un adeguato refettorio per quel personale femminile che non può comodamente rincasare per la colazione meridiana.

Se non abusiamo della cortesia del visitatore ed affinchè egli possa dire di conoscere la Sede del Touring *dalle cantine al solaio,* lo accompagnamo un istante nel sottotetto vastissimo (520 m².) sovrastante a tutti i nostri locali, dove si ha il deposito del vecchio materiale documentario di rara consultazione, diviso per reparti di amministrazione ed in consegna ai varii capi-reparto. Con opportuni adattamenti, che ne hanno assicurato una convenientissima abitabilità, si è costruito nel sottotetto l'abitazione pel portiere degli appartamenti affittati ad inquilini, i quali sono completamente separati dalla Sede del Sodalizio ed hanno ingresso dalla via Barellai n. 1, con propria scala, ascensore, ecc.

Affidandoci quindi al montacarichi lento, ma comodo, evitando quasi una trentina di metri d'altezza di scale, scendiamo *ad in-*

L' ARCHIVIO GENERALE.

feros, nel sotterraneo (guai a chi lo chiami cantina), che per luminosità ed aerazione nulla ha ad invidiare ai soprastanti locali. Quivi ha sede organica e completa il deposito di tutte le Carte, le Guide, le Riviste, gli Annuarii, le Monografie varie, ecc., che il Touring ha edito e che mantiene in distribuzione gratuita od a pagamento: è una batteria imponente di scaffali ed armadii uniformi ed omogenei, che occupano quasi tutto il locale (m². 405) dove però avanza lo spazio che consente ingenti depositi ammonticchiati di risme di carta da stampa occorrente per le nostre varie edizioni (migliaia di quintali) e la circolazione coi carrelli pel servizio.

In una speciale campata isolata e chiusa da cancelli vi è anche la *litoteca,* dove sono custodite le pietre litografiche originali delle nostre edizioni cartografiche, sacro patrimonio, mai troppo gelosamente difeso.

Risaliamo a fior di terra, sbucando nel cortile, chiuso da una cancellata che dà sulla via Barellai, con l'ingresso coperto da un'ampia tettoia vetrata per proteggere il carico e lo scarico delle pubblicazioni. Sul cortile si apre la rimessa pei nostri furgoni automobili, con fossa di lavaggio e impianto di sicurezza per la benzina ed una porta che dà accesso alla scala degli inquilini, i quali attualmente godono locali, in cui un giorno il Touring, quando lo richiederà l'incessante suo sviluppo, espanderà agevolmente i proprii uffici, occupando gradatamente i negozi attuali del piano terreno, gli appartamenti al 1° e 2° e tutto il 3° piano.

Il visitatore, che per una delle porte della vetrata artistica, dal cortile abbiamo ricondotto nell'atrio d'ingresso, ci crede sulla parola quando gli asseriamo che sotto il cortile vi è un ampio deposito pel carbone che nutre le caldaie del termosifone, di cui nella visita ha notato l'impianto generale.

Così ha pure notato l'impianto telefonico, esteso a tutti gli Uffici e che serve per la rete urbana e per le comunicazioni interne, in modo prevalentemente automatico e con sistemi di assoluta modernità. Non gli sono sfuggiti gli spogliatoi, con che si utilizzarono cavedii al primo piano e nel sotterraneo per gl'impiegati ed anche *last not least* gli impianti sanitarii, di perfetta concezione e distribuzione.

Leggiamo sul viso dell' ospite, che ci ha perdonato la lunga trottata e la relativa cicalata di chiarimento (è difficile trattenerci, quando parliamo della Sede), qualche cosa che ci lusinghiamo sia soddisfazione; e siamo contenti. La *nostra* Sede esiste e funziona ed in essa il Touring affronta il suo avvenire imperituro. Noi che ne abbiamo curato l'edificazione, la riguardiamo non senza certa tenerezza, come l'immagine riassuntiva dell'opera passata del Sodalizio, come la promessa augurale della sua opera ventura.

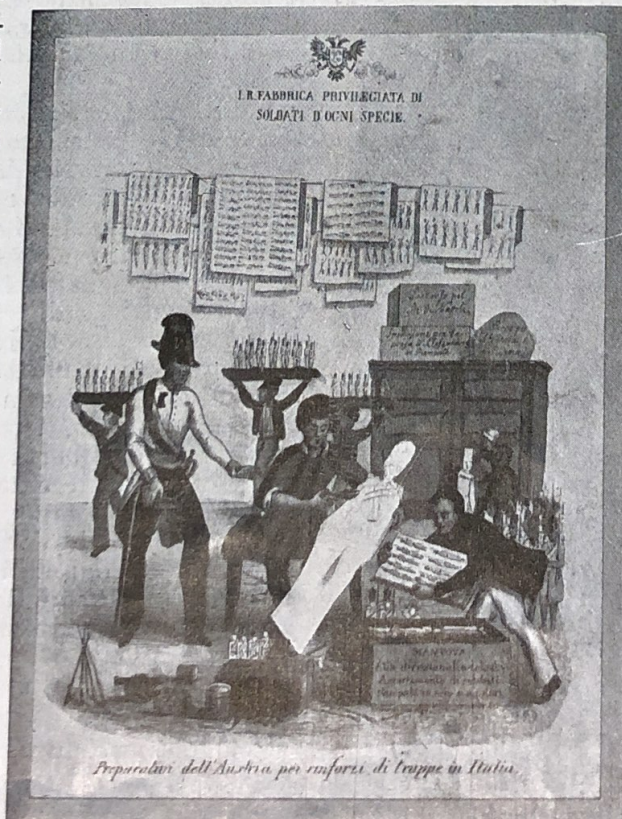
S.

Almanacchi patriottici

Quando, più di mille anni fa, grazie al predominio indiscusso della nobile razza germanica, tutta l'Europa fu bene immersa nelle tenebre dell'ignoranza, cosicchè Carlomagno, il ristauratore dell'Impero, non sapeva scrivere e forse nemmeno leggere, chi aveva sete di cognizioni scientifiche doveva andarle a cercare fra gli Arabi. Essi soli possedevano ancora qualche barlume di filosofia, d'astronomia, di fisica e di chimica; essi soli parevano ancora convinti che l'intelligenza e la ragione potessero servire a qualche cosa. E gli Arabi furono i primi a mandar fuori certi libercoli popolari nei quali c'era un po' di tutto: astronomia, astrologia, cifre e formole magiche, versetti del Corano e canzoncine amorose. Li chiamarono almanacchi; e forse non immaginarono di aver creato un tipo di bassa letteratura destinato a non perire, perchè rispondente davvero a un bisogno del gran pubblico di tutti i tempi.

Poichè la lunga notte medioevale finì in Italia prima che altrove, non deve far meraviglia che l'usanza di pubblicare almanacchi sia stata ripresa per l'appunto fra noi. Un Nicolò Pisani di Venezia compose per Carlo V di Francia un calendario corredato da un trattatello d'astrologia; e il tipo d'opuscolo piacque tanto che le imitazioni nacquero subito dappertutto come i funghi. Cosicchè, in meno di tre secoli, l'Europa si trovò inondata di almanacchi; nel 1642, solamente a Parigi, se ne stamparono ottanta: forse più che non se ne stampino lassù, nel corrente ventesimo secolo.

I lettori mi perdonino questo piccolo e facile sacrificio alla Dea Erudizione; del resto è probabile che nel Larousse si trovi di più e di meglio. Fatto sta che gli almanacchi, per molto tempo, si può dire che tennero luogo delle odierne gazzette, fornendo al pubblico minuto quel notiziario spicciolo e quelle nozioni dozzinali che bastavano ai bisogni del suo mediocre intelletto. E si occuparono, naturalmente, anche di politica.

Ma in Italia l'almanacco politico nacque tardi perchè la coscienza politica del paese dormì saporitamente dal cinquecento all'ottocento. Il secolo decimottavo, pacifico, scioperato, accademico e chiacchierone, si contentò di lunarî fatti alla carlona, abbelliti a modo loro da poesiucole arcadiche e arricchiti (la parola è molto eu-

STAMPA SATIRICA SUL RITORNO OFFENSIVO DELL'AUSTRIA NEL '48-'49.

VIGNETTA E FRONTISPIZIO DI UN " NIPOTE DI VESTA-VERDE ". (fot. Aragozzini)

femistica) da qualche nudo riassunto storico dei più recenti avvenimenti. Nel *Vesta Verde,* che si pubblicava a Milano e ch'era forse il più diffuso di tutti, non si usciva da quel magro schema di compilazione: lunazioni, tempo che farà, nomi e cognomi delle famiglie reali, ricette per cavar le macchie, e

GIULAY E FRANCESCO GIUSEPPE - STAMPA SATIRICA DEL '59
(Capovolgendo la caricatura con la testa d'asino, si vede il ritratto di Giulay).

parche notizie di politica estera, evidentemente poco interessanti per la maggioranza dei lettori, che viveva tranquilla sotto Governi tranquillissimi e considerava come beghe personali di Sovrani le contese tra Francia e Inghilterra e Prussia e Russia e Sacro Romano Impero. A furia di sentirsi ripetere che il mondo consta di pochi padroni e di molti servitori, se n'era persuasa profondamente e giudicava che *megio de cussì no la podeva andar.*

La Rivoluzione francese dapprincipio non turbò molto le acque stagnanti degli almanacchi italiani. Ne davano sì qualche notizia, come l'avrebbero data di una pestilenza, noiosa senza dubbio ma destinata un giorno o l'altro a cessare. Solamente quando le armi del general Bonaparte ebbero schiodata l'Austria dalla Lombardia e abbattuta la degenere Repubblica Veneta, gli almanacchi mutarono tono. Assunsero quello della Cisalpina, copiato dal modello francese: tono declamatorio, tronfio, pomposo e vacuo, cianciante di libertà e d'eguaglianza con la medesima leggerezza retorica con cui gli scrittori del tempo, fino al giorno prima, avevano cianciato di pastori e pastorelle d'Arcadia. E ci si intravvedeva lo stupore trasognato di quella gente che alzava la voce per « montarsi », mancando di qualunque preparazione politica. Scriveva il *Vesta Verde* per il 1799:

« Giammai i nostri antecessori nè i posteri avvenire furono nè lo saranno spettatori di tanti e sì complicati avvenimenti, nell'epoca memorabile in cui viviamo ». E più oltre: « In Italia... una infante Repubblica (la Cisalpina) vorrebbe essere dalla madre

CALENDARIO PATRIOTTICO PEL 1867.

lasciata in balìa di cercarsi un solido nutrimento, per crescere vigorosa ed acquistare dignità ».

Dove si vede che in un paio d'anni i buoni Lombardi avevano dovuto capire che razza di libertà sia quella importata dalle armi forestiere. Quanto alla Francia, il *Vesta Verde* la chiamava già la *Grande Nazione;* ma gli pareva in condizioni di salute deplorevoli: « De' vermi maligni rosicano le sue radici; dell'erbe parassite le usurpano i più sani alimenti; il non mai conquiso realismo minaccia de' nuovi attentati; i complotti oligarchici... sì, ella non ebbe mai tanto d'uopo di tranquillità, e duecentomila patrioti che torneranno ai loro focolari, decorati di repubblicani trionfi, strapperanno la maschera dell'ipocrisia, restituiranno alla causa della Libertà la sua dignitosa sembianza ». Beninteso, per il *Vesta Verde* compilato nel 1798, Pitt era « il nuovo Sejano », la flotta inglese era « minacciata d'insurrezione dai suoi equipaggi », l'Irlanda era alla vigilia della ribellione, le Indie Orientali stavano per infrangere « l'infame giogo » e la sconfitta dell' Inghilterra era « immancabile ». *Nihil sub sole novi.*

Ma un anno intero non era ancora passato, e la baracca della Repubblica Cisalpina già miseramente crollava, seppellendo i sogni dei patrioti d'allora. Ed ecco uscire un almanacco nuovo: « *La famosa Lanterna Curiosa — aperta agli occhi di tutti — ossia il gran quadro parlante — della torre di Babele — Almanacco allegorico, storico, critico, ameno per l'anno 1800 — In Milano — nella stamperia della Verità, all'insegna della Ragione* ». È una requisitoria ferocissima contro i Francesi e la Cisalpina, scritta con la stessa bolsa retorica delle declamazioni rivoluzionarie e col medesimo sprezzo della buona lingua e della grammatica:

« Per esempio, osserverete delle magnifiche e ricche Capitali cangiarsi in orridi e miserabili deserti; delle Repubbliche capitombolare a precipizio, sebbene fossero esse

LITOGRAFIA SATIRICA ALLUSIVA ALLA LIBERAZIONE DELLA LOMBARDIA NEL '59.

regolate e dirette da più centinaia di direttori: de' superbi Palaggi, ove vi abitavano la Magnanimità, la Grandezza, la Liberalità, trasformarsi in altrettante combricciole e lupanari, e tripudiarvi in essi la licenza, l'intemperanza e lo sfrontato libertinaggio ». E via di questo passo, trattando da ladri e da assassini tutti i repubblicani, con quell'acrimonia ch'è dote speciale della passione politica, quando questa è acuita dal risentimento per offesi interessi privati.

Senonchè il carnevale reazionario durò ancora meno del rivoluzionario: la vittoria di Marengo doveva spazzare per quattordici anni l'Italia dagli Austriaci, che vi erano rientrati coll'aiuto dei Russi. E la *Lanterna Curiosa* si spense. Ma non è da credere che i successivi almanacchi riprendessero a vociferare come al tempo della Cisalpina. La nuova Repubblica Italiana, presto tramutata in Regno d'Italia, era nelle ferree mani di Napoleone, che amava la libera stampa come il fumo negli occhi. Ragion per cui il *Vesta Verde* e i suoi confratelli cessarono tosto di occuparsi di politica e tornarono alle casalinghe abitudini del settecento. Il nuovo despota faceva apparir liberale, al confronto, l'Austria di Maria Teresa, di Giuseppe II e di Leopoldo.

STAMPA SATIRICA SULLE CINQUE GIORNATE DI MILANO.

Di quel tempo è, per esempio, *L'Imbrogliamini - almanacco per l'anno 1810 - dedicato alla toilette delle Donne sensibili - (Milano, Pirotta)*; e dà un'idea della vuotaggine di simili povere e insulse abborracciature. Mentendo al titolo, non parla nemmeno di *toilette;* è un'accozzaglia di goffe novellette e di poesiucole scempiate, che difficilmente si immagina come potessero piacere alle donne d'allora, sensibili o insensibili.

Eppure, se è vero che il sentimento nazionale italiano si ridestò con la Rivoluzione francese, non è men vero che si sviluppò e si rafforzò coll'Impero napoleonico. Il fatto non si può spiegare se non col risveglio della coscienza militare, provocata dalla coscrizione obbligatoria e dalle guerre continue di quell'epoca magnifica e terribile. Costretti a riprendere le armi, gli Italiani dapprincipio stupirono di sapersene ancora servire: poi, a taluni spiriti generosi, balenò l'idea che quelle armi, anzichè servire alle ambizioni straniere, potessero usarsi a riscattare l'Italia dalla lunga e ignominiosa schiavitù, sopportata per codarda sfiducia nelle energie nazionali.

Dalla Ristorazione al quarantotto, gli almanacchi pullularono; ma sarebbe vana fatica il cercarvi entro alcunchè di interessante. Il *Gran telegrafo italiano pel 1815* narra, senza benevolenza ma senza ingiurie volgari, la caduta del regime napoleonico; gli altri seguitano a pubblicare ricette, novelluzze e canzonette senza sugo e senza gusto. Dal ventuno in poi, la polizia si fa sempre più sospettosa e gli almanacchi, com'è naturale, diventano sempre più insipidi.

D'altronde il gran pubblico è ancora apolitico: giudica « teste calde » i prigionieri dello Spielberg e vede nella Carboneria nient'altro che un'accolta di atei pescatori nel torbido. L'idea nazionale è patrimonio di pochi eletti e s'infiltra assai lentamente nei cervelli delle masse. Una letteratura patriottica spicciola non è ancora una necessità, e il popolo sopporta senza impazienze i rigori della censura. Si appaga del solito *Vesta Verde,* ridiventato anodino e quasi esclusivamente meteorologico: si appaga della *Vigna di Papa Giulio,* del *Solitario Piacentino* e di altrettali pubblicazioni da pochi soldi, che ne valgono pochissimi. Pei raffinati ci sono le *strenne* in cui, oltre alle indicazioni principali del calendario, ci sono discrete incisioni in rame, articoli di semicritica artistica e raccontini all'acqua di rose: per le persone serie ci sono gli *annuarî,* sullo stampo del vecchio e famoso *Almanach de Gotha,* coi nomi e cognomi dei ciambellani, degli scudieri, dei gran coppieri, delle guardie nobili, dei generali e degli alti magistrati. Se ne pubblica uno assai voluminoso a Milano: ma ogni altro staterello italiano vuol avere il suo. A Modena si trova l'*Almanacco della R. Corte e degli Stati Estensi,* a Parma *Il Parmigiano istruito nelle cose della sua patria,* la qual patria naturalmente è tutta racchiusa nel ducato che il Congresso di Vienna assegnò in vitalizio all'ex-Imperatrice Maria Luisa.

La gran bufera del quarantotto sconvolge tutti i cervelli d'Europa e segna veramente la fine del quietismo politico. La reazione ha trionfato soltanto in apparenza: in realtà, da quell'epoca in poi, il fuoco cova dapper-

tutto sotto le ceneri, e l'arte di Metternich si rivela impotente a domarlo. Comincia ad apparire qualche almanacco eterodosso stampato alla macchia: per esempio l'*Almanacco di Giano* (Italia, 1850) dovuto alla penna di Francesco dall'Ongaro. È nettamente mazziniano: fa la storia del '48 e del '49 con intenti polemici, per deprimere l'azione del Piemonte e per ammonire i patrioti italiani a non fidarsene: si fa beffe del Parlamento Subalpino e del Ministero «democratico» di Vincenzo Gioberti, che gli pare una turlupinatura bella e buona. Ma, in barba alla censura, si comincia a stampare e a vendere apertamente in Milano qualche almanacco ispirato alle idee nuove. *L'Operaio — Almanacco d'Italia* (si noti: d'Italia!) *pel 1850*, osa dire: «Allora sarà pace durevole, perchè sincera, quando i governi si convincano che libertà e nazionalità non sono follie». In un capitoletto intitolato *Catechismo politico*, spiega, alla buona, la superiorità della monarchia costituzionale sull'assoluta e sulla repubblica. E' un velato richiamo al Piemonte, il solo Stato italiano che ancora si regga impavido, respingendo la pesante tutela dell'Austria: il nucleo intorno al quale dovrà formarsi la terza Italia. Commemora poi tre morti illustri: Santorre di Santarosa, Giuseppe Giusti e il Conte di Barge (Carlo Alberto) con parole misurate ma affettuose e significanti. E a Milano si stampa e si vende il *Nipote del Vesta Verde*, almanacco che da solo meriterebbe un'accurata monografia.

VIGNETTA D'AUGURIO PER CAPODANNO AGLI UFFICIALI E BASS'UFFICIALI DELLA GUARDIA NAZIONALE.

Oggi non si possono rileggere senza commossa ammirazione quei volumetti riboccanti di coraggio e di fede, veri miracoli d'ingegnosità nel travestire l'idea patriottica in modo che la riconoscessero i lettori, e la censura non ci capisse nulla e lasciasse correre. Bisogna però dire che la censura austriaca, fra il quarantotto e il cinquantanove fu cieca oltre il credibile: e la cosa non si spiega se non col fatto ch'era, per fortuna, esercitata da militari. Non capiva il vero senso di queste parole, con cui esordiva il *Nipote del Vesta Verde* pel 1851: «È un libriccino fatto in ginocchio, come soleva il Fiesole quando dipingeva la Madonna. In ginocchio davanti al dolore, alla sventura, alla speranza immortale». E non capiva nemmeno queste altre, ancor più chiare, del 1854: «Poche parole e buone. Quest'anno non ho il capo a infrascar la bottega. Roba, come vedete, ce n'è d'avanzo, ma spiegazzata, raggomitolata, buttata là. A voi tocca scegliere, spolverare, rassettare e, se vi torcesse il na, indovinare il perchè dell'ordine e del disordine. Chi sapesse, si può ben fare un libro per cenni, come un discorso: ma in questo caso il meglio e il più lo ha da fare il lettore. Alle mani dunque, e tiriam via spacciatamente. Io toccherò i tasti; voi sottointenderete la nota; e il tempo, quando avrà tempo e giudizio, darà fiato ai mantici, suono alla nostra musica e ragione alle nostre ragioni».

Il compilatore che scriveva queste prefazioni ardite fino alla temerità era Cesare Correnti; e la «roba di cui ce n'è d'avanzo» erano prose e poesie, sue o di altri valentuomini come il Tenca e il Massarani, intese tutte a dimostrare che la grand'opera del risorgimento era soltanto interrotta ma che, ad ogni modo, bisognava tenersi pronti alla prossima immancabile riscossa. Nel volumetto per il 1853, pubblicato mentre l'Austria rizzava tante forche a Mantova e a Milano, si legge un articolo innocentemente geografico, intitolato *Le frontiere italiane*. Ne stralcio questi brani caratteristici: «L'Italia nostra, dopo la penisola iberica, è la meglio inalveata e la più organica regione del continente europeo... A Trento (in latino *Tridentum*), nobile municipio, fu piantata una rocca munitissima, chiave delle valli dell'Isarco, dell'Adige e della Rienza. E finchè queste valli centrali rimasero in potestà dei Romani, malsicure e sfortunate furono le invasioni che i popoli nordici tentarono, pei facili valichi delle Alpi Carniche e Giulie». Sembrano parole scritte jeri per dimostrare la necessità della quarta guerra per l'indipendenza nazionale.

Altrove si parla delle ferrovie che si cominciavano a costruire sul serio; e se ne deplorano i tracciati sconnessi e inorganici, non intesi a creare le grandi arterie longitudinali e trasversali che occorrono all'Italia. «Ma già — si conclude con malinconica

rampogna — noi facciamo ancora così: tre fratelli, tre castelli! » Si deplora che il Po, invece d'essere una gran via di comunicazione, sia un fosso di confine, illogico e innaturale. Si cantano le miserie dei *mestieri da cani*: l'Almanacchista geme perchè vorrebbe spiegarsi e non può; il Servo si dichiara stufo di portar la livrea e di obbedire a un padrone odiatissimo; l'Aguzzino si lagna dell'insubordinazione dei galeotti e paventa la loro prossima ribellione, che lo costringerà a far fagotto e gli farà perdere il pane. E la conclusione, rivolta alla maggioranza ignara e rassegnata, è questa:

> Oh fratello, siam sin-
> [ceri;
> Non gridare, non ur-
> [lar:
> Il migliore dei me-
> [stieri
> È il mestier che non
> [sai far.

Intanto, con lo stesso programma, ma con libertà di parola infinitamente maggiore, esce a Torino l'*Almanacco nazionale*. Ottimo nelle intenzioni, è però poco fortunato nelle profezie. Nel volume per il 1858, sotto il titolo *Fra cinquant'anni*, pubblica la lettera che un'inglese scriverà dall'Italia a un amico nel 1907: « La Corte papale è trasferita a Gerusalemme per effetto delle ultime guerre, mentre la Corte italiana risiede in Roma. Sono stati inventati apparecchi elettrici atti a fulminare i nemici a quattro chilometri di distanza; e tre soldati bastano a maneggiarli. Ciò ha reso inutili i grossi eserciti (!): però l'Italia, Stato nuovo e non ancora ben sicuro, ne deve tenere sotto le armi uno relativamente enorme, di 2000 soldati... ». E nel volume per il 1861, abbellito da orribili vignette patriottiche, pubblica biografia e ritratto dell'ammiraglio di Persano, malamente profetando: « Il conte di Persano può già ascriversi fra le glorie italiane. Ma non lo crediamo all'apogeo dei suoi trionfi. Nuove glorie lo attendono... ». Ahimè! quelle di Lissa!

Ma ormai l'epoca eroica è chiusa, e la qualità degli almanacchi ne risente. Il *Ricordo di amicizia — Dono pel capodanno 1861 — Compilatore Felice Venosta*, è un'indigesta zuppa di scritti retoricamente patriottici. Ne può dare un'idea questa strofa di un inno che il poeta, signor Luigi Dossena, innalza a Garibaldi, dopo l'impresa di Sicilia e di Napoli:

> Oh! perchè non t'ho seguito,
> Immortale Garibaldi,
> Quando sei da noi partito
> Coi campion più fidi e baldi?
> Una madre mi trattenne
> Che fia (*sic*) morta senza me...
> Ma il mio spirto in su le penne
> Del pensier volò con te.

Di questi spirti volanti in su le penne ce ne furono molti allora; e Garibaldi non sapeva che farne... Ma lasciamo andare. Un altro *Almanacco della biblioteca delle famiglie pel 1862* ci riesce ancor meno simpatico per la bile che trasuda mentre commemora gelidamente Cavour che « sedendo in Parlamento parlò sempre contro la parte democratica » e morì « quando poteva in un punto stramazzare da quell'altezza a cui era salito ». Dello stesso tipo è un *Almanacco istorico d'Italia pel 1871*, di Mauro Macchi, ultrademocratico, francofobo, germanofilo e neutralista (allora la democrazia italiana la pensava così). Basti dire che cita Bismarck come un cattolico citerebbe Gesù Cristo...

VIGNETTA A FRONTISPIZIO DI UN ALMANACCO PATRIOTTICO (1862).

Insieme agli almanacchi patriottici si possono ricordare anche i semplici calendari, come quello pel 1867, commemorante la campagna del Trentino e dedicato ai « valorosi volontari garibaldini ». E, per la loro nota eroicomica, mi sembrano rimarchevoli i biglietti d'augurio che i tamburini della Guardia Nazionale solevano inviare per capodanno agli ufficiali e « bass'ufficiali », con lo scopo palese d'inneggiare alla Patria e con quello occulto di beccarsi una mancia. Erano grandi fogli, con vignette allegoriche in litografia, e con poesiole d'occasione. Per finire l'articolo in letizia, riporto questa, (1866), del tamburino di Pavia, che ha la sfacciataggine di intitolarla *sonetto*:

> Mille augurî in tal giornata
> Gran commenti in verità,
> La Venezia liberata
> E pur Roma lo sarà
> E il commercio ravvivato
> Par ne sia destinato.

Terra di poeti, l'Italia!

GIAN GALEAZZO ARRIVABENE
(TOURNEBROCHE).

Rivivo l'infanzia: il senso pauroso della piccola immensa colpa; il tremore del castigo tremendo nelle sue forme ignote che mi sono minacciate e imminenti. Riodo la voce della vecchia governante che borbotta, quasi tremebonda ella stessa della grave misura che annuncia: «bisognerà chiamare i carabinieri».

E i carabinieri sorgono, si delineano, si fissano, nell'azzurra visione lontana, col pennacchio, il tricorno, i cordoni che allistano il petto erto, vestiti in grande parata, impassibili e austeri: primi simboli militari di una legge, di un'autorità, della umana giustizia, apparsi e impostisi all'agitata fantasia del fanciullo. Eppur questi, mentre li teme e cerca rifugio da loro tra le gonne materne o in qualche angolo remoto oscuro della casa, non li ripensa con orrore, inesorabili giustizieri, non ne ritorce gli occhi, quando li imbatte incolpevole, come da imagine che gli rinnovi, al ricordo, un senso disgustoso; anzi li guarda pacati e li ammira.

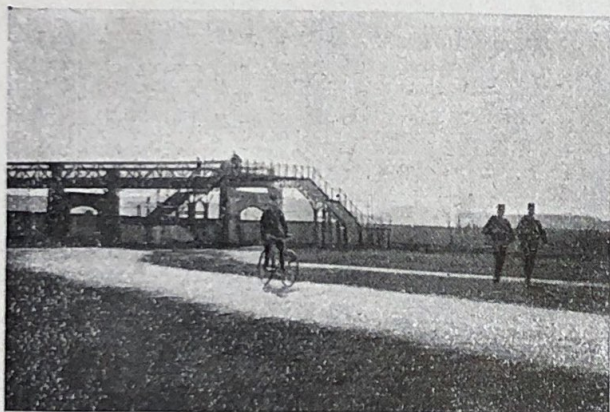
... E I CARABINIERI SORGONO, SI DELINEANO COL PENNACCHIO, IL TRICORNO, I CORDONI ...

Sotto le ali dure del loro cappello eccelso, la faccia non è truce: è una faccia severa ma paterna. E il bimbo sente, per quel suo mirabile intuito che non gli definisce ancora la sensazione ma gliela profonda nell'animo a germinare, sente che la legge si esprime, raffigurata, in loro, naturalmente, senza malizie e violenze, non accompagnata e turbata da uno spirito o superbo o maligno, tenebrosamente avido di scoprire la colpa e di perseguire il colpevole, ma libera e nitida invece, col ritmo semplice di una comune opera sociale, di un ufficio simile a tanti altri e più degno, come quello che gli altri assicura e protegge.

Sente che della legge, di questa Iddia presente in continuo tra gli uomini e sull'uomo, e che, di tiranna quale a tratti ora un poco gli appare, gli apparirà via via con gli anni sempre più armoniosa signora della vita, essi, i carabinieri, sono gli interpreti più vicini a noi, e più puri. E meglio ancora sente che la legge ha in loro i suoi soldati. E perciò li onora, e ne stampa nel cuore affettuosamente la figura netta e composta che non si cancellerà più.

Sono essi i soldati che vegliano, nella pace, il vario corso della vita, ovunque sian uomini radunati in numero bastevole, che lo possano intorbidare o tentare di intral-

... LA CARICA CHE IRRUPPE, TERRIBILE ...

ciarlo: e dove prima sgorga e spumeggia e più esile s'inizia, in borghi aggrappati fra boschi e dirupi, estremi nidi presso le nevi eterne, seguendolo mano a mano che prende vigore e talvolta anche baldanza, nei

... PER TUTTO TRASCORRONO, ACCORRENDO RAPIDI ...

paesi raccolti in valli romite, quasi vogliosi di starsene un poco appartati, o chiamantisi gai sveltamente di colle in colle, coi campanili che guizzano bianchi e bigi al mutevole orizzonte; fin che, radunati i suoi rami, cresce e s'inturgida impetuoso, trabocca, si versa e si spande, pieno di gorghi e d'onde, con potenze e minacce, nelle grandi città sonanti; e quindi ancora si parte, trascorre oltre, devia in minori centri, va a intorpidirsi per vaste pianure, in borgate appiattite sulla terra laboriosa, tra campi arati e fila provvide di gelsi, e cortei lunghi tremuli di pioppi: eppur non vi muore.

Ovunque, appajono, i soldati della legge, sostano, restano, dispersi e remoti; e pochi: già che pochi bastano, forti quali sono, non per armi, sì per coscienza, di una forza che si radica saldamente nella coscienza altrui, persuasa e dominata dalla loro dignità e dalla loro lealtà: invincibili.

Ovunque, essi, vigili, pronti, lungo l'infaticabile onda della nostra vita sociale: alti su gli alti argini, visitandoli passo a passo, per il riparo, là dove cedano: custodi muti alle chiuse che non irrompa il flutto, alle prese che ben s'avvii.

Per tutto trascorrono, accorrendo rapidi, giungendo inaspettati: e tanto sicuri che, mentre si sanno agili e mobilissimi, si pensano, al vederli comparire, come sorti di scatto da terra, di tra le zolle e le pietre dove fossero nascosti, e là rimanere immoti guardiani, rigidamente. È la lor disciplina che, pur nell'impeto più focoso, li ricompone, li veste di una tal rigidità. La loro uniforme

... LA LORO UNIFORME DIVENTA UNA COTTA FERREA D'ANTICO STAMPO ...

... SANGUE CHE RAMMEMORA PASTRENGO.

diventa una cotta ferrea d'antico stampo, che li serra e li indura; ma non alla tedesca, goffamente: aderisce alla persona che forma con essa una figura franca, piena di animo: e vi si sente entro pieghevole, snodata, e insieme contessuta.

Il dovere è compreso da loro con spirito latino; non li fa macchine dal gesto preciso che non muta e non si oltrepassa: li lascia uomini, uomini di una razza che sa, quando bisogni, crescer ardimento e forze al di là del consueto, e al di là del possibile, anche.

La nostra guerra li ha trovati così, al loro posto, temprati nella pace, e non ha avuto che a comandarli: chè obbedirono come già da essa e per essa foggiati. E non quelli soli che vestivan la divisa; ma gli altri tutti che per sorte, o per altro nuovo ufficio l'avessero svestita. Eran gente commista a noi, questi, simile a noi, buoni padri di famiglia, operatori validi in diversi campi, quasi immemori, alcuni, ormai, di aver portata quella corazza imperiosa: e l'hanno ripresa dalle mani violente della giusta guerra, come ieri, per un riposo di sonno,

... PRIMI SIMBOLI MILITARI DELLA LEGGE ...

... VESTITI IN GRANDE PARATA, IMPASSIBILI ED AUSTERI ...

l'avesser tolta e posta presso il capezzale: con tanta naturale spontaneità son ritornati alla sua disciplina e gagliardamente la reggono, mescolando con la giovinezza la lor maturità che se ne avviva d'un fresco riflesso. Usciti dalla consueta vita che, quando è sana, s'adatta nel suo equilibrio e si plasma alla legge, ma vaga assai libera di pensieri e d'atti, senza esteriori imposizioni precise e recise, ecco, son rientrati nell'antica e novella fazione di legionarî della legge, a rappresentarla, a portarne le insegne e chiederne altrui il rispetto, con quel senso chiaro e sicuro del dovere, compenetrato in loro, dal tempo che l'appresero, e risorto ora dalle intime fibre, di colpo, intatto.

Eran dentro, nella corrente, un poco trascinati, un poco abbandonati, per comodità,

... SONO ESSI I SOLDATI CHE VEGLIANO, NELLA PACE, IL VARIO CORSO DELLA VITA ...

e cozzanti or da un lato ora dall'altro, nello sbalottìo degli eventi, come voleva la varia compagnia; e son bastati pochi colpi di braccia, e pochi solleciti passi, nell'ora che la patria li richiamava, per riprendersi, e

... NEI PAESI RACCOLTI IN VALLI ROMITE ...

ripreso il loro ufficio, trasformarsi, in esso, e da tutti separarsi, come vuole il loro còmpito che di tra gli uomini su gli uomini li impone. Soldati sì; ma diversi da gli altri soldati: in quanto non si raccolgono semplicemente per eseguire un'impresa, e rimangono, quando questa non li tragga all'azione viva, uniti a noi nella medesima libertà di camerati, ma, oltre all'impresa da condurre, e sempre, ad ogni attimo, sia che vibrino all'azione o posino in una sosta, difendono e custodiscono un'idea più ampia, più possente, che su tutto domina e sta, che tutto crea, l'uomo e la società, il comune e la patria, e senza di essa le nazioni si sfasciano e impaludano, e la bellezza muore corrosa, e nulla è veramente vivo: l'idea del dovere.

Salutiamo questi soldati con reverenza: chè, quando tutti gli altri saranno passati, se questa magnifica fantasia di universale quietudine possa avverarsi, non passeranno, essi. Chè sono immanenti alla nostra stessa esistenza: e quello che difendono e custodiscono è eternamente sacro.

Salutiamoli, e anche più altamente in quest'ora, in cui più alto e arduo e vasto è il loro compito: ricordandoci che nulla di quanto ci dà cagione e forza di vivere ci sarebbe dato, ove essi non vegliassero, indefessi: che le vie, tutte le vie terrestri e nostre, dei carri, dei treni, delle acque, sono affidate alla lor vedetta: che tutto ciò che

... TRA CAMPI ARATI E FILA PROVVIDE DI GELSI ...

... E CORTEI LUNGHI TREMULI DI PIOPPI ...

per noi si serba e ci assicura dell'avvenire, sono essi a guardarlo: e non da nemici deboli, scarsi, che teman la legge, ma da forti, numerosi, che se conoscon tutte le insidie, non rifuggono da tutte le audacie, più folli e brutali, nessuna umana legge paventando e le divine di continuo violando, notturni e diurni, sotto le stelle nell'ombra furtiva e in faccia al sole, che li miri e li folgori tutti alfine, ove giustizia non tardi: genìa malvagia da sterminare per sempre!

A voi intanto sian rese grazie dai cuori italiani, a voi, bravi; chè, senza voi, le porte della vittoria non si schiudono: non girano sui gravi cardini se voi con assidua cura non li rassicurate da subdoli guasti e non date opera che siano agevoli.

Ma anche maggiori, che per questo, vi sono dovute; già che di questo, già tanto, non vi appagate, ma per amore e per la fortuna d'Italia, ancor v'aggiungete, a gara con gli altri soldati, compagni di gesta, l'offerta del vostro sangue: e piena.

... OVUNQUE, VIGILI, PRONTI ...

.... OVUNQUE SIAN UOMINI CHE LO POSSANO INTORBIDARE ....

Sangue che rammemora Pastrengo: fra le radiose memorie; dove, in un sol tratto, acquistaste una luce che ad altri basterebbe per illuminare tutta la loro storia, e a voi non è che lume di nuovi acquisti.

Ricordate! ricordiamo!

Il cavalcare innanzi al Re, senza pensiero di vicina battaglia, scioltamente: l'urto improvviso inatteso col nemico ben maggiore di forze, ma non d'animo: i cavalli sbalzanti

... LA LEGGE HA IN LORO I SUOI SOLDATI ...

agli scoppi che li avvampavano sui musi: e lo slancio della corsa, la carica che irruppe, terribile, travolse, distrusse, e passò, portando, con la vittoria, il Re, in cima al colle liberato, meravigliosamente!

Altro dovremmo da oggi, con voi ricordare.

Mi narrano, e tali che videro, essere stati voi, oggi, i combattitori di quel giorno.

So che voi siete partiti per l'attacco con una tranquillità non spavalda ma grave, ordinati e pacati come per una manovra: tali da stupirne, in ore in cui l'eroismo è pur tanto e balza d'ogni parte così spontaneo, che trae ammirazione, sempre, e non più meraviglia.

Ma voi superaste tutti, nel modo, se non nell'animo, ormai insuperabile: perchè voi, dal più prepotente di corpo al men valido, da colui che non lasciava, partendo forse verso la morte, dietro a sè intensi affetti, a quello che ne avrebbe lasciato, morendo, di terribilmente vitali: tutti, tutti, ugualmente, mostraste una stessa fronte sicura e deliberata a cozzare contro ogni ostacolo, pur di aprire il varco all'imposto dovere.

E la battaglia vi ebbe imperterriti, senza un attimo di esitazione, mentre la morte falciava, o di scompiglio: e i colpi parevan grandine fitta, ma di fiori che voi riceveste impavidi, piegandovi sulle ginocchia e cadendo.

Nè la vittoria, che fu vostra, fu di quelle che si levano ebre tra i vessilli, e par che fiammeggino di allegrezza nei cieli: no; fu con voi, compagna semplice e tacita che quasi dissimulava la sua corona di quercia tra 'l folto dei fulvi capelli, non disciolti, e solo un poco allentati, nel vento dell'assalto.

Vincere era il dovere vostro: e fu compiuto. E, compiutolo, voi ne sembraste già immemori, già apparecchiati a un nuovo che vi fosse comandato.

.... GENTE COMMISTA A NOI, BUONI PADRI DI FAMIGLIA ....

Io vorrei togliere a quel monaco che l'aveva iscritto sulla porta della sua celletta, monito alla vita, e darlo a voi, che lo incidiate sulla spada, poichè se tutti lo meritano, a voi più compiutamente s'addice, il motto inesorato: «*La morte mi è disciplina*».

... SOLDATI SÌ, MA DIVERSI DAGLI ALTRI SOLDATI ...

Non prega, non supplica, non smania, non si contorce, non grida: si sottomette, e non s'umilia, obbedisce, ma non s'incurva: accetta, con una ferma austerità che non tollera quasi la parvenza di una rassegnazione, semplicemente la sua legge, e afferma il suo dovere. È degno di voi!

FRANCESCO PASTONCHI.

LE STRADE PER LA VITTORIA

La vittoria ha bisogno di strade. E i soldati italiani, dove non ci sono strade le improvvisano.

Le improvvisano, ma sono opere eterne che essi creano nel fervore della guerra. In sei mesi la zona del nostro fronte e dei territori conquistati si è irretita di nuove magnifiche vie di comunicazioni. La fisionomia delle carte stradali cambia continuamente. Le carte ultimissime non servono più: sono incomplete. Le carte dei nostri ufficiali sono tutte striate di linee rosse serpeggianti, segnate a matita o in inchiostro a correzione del grafico, a completamento. Indicano le strade nuove che sono nate con la guerra, e che si allungano e si sviluppano continuamente.

Una mulattiera impraticabile segnata sulla carta con quel tratteggio incerto che sembra dire: « Amico, non ti fidare molto! » è diventata adesso una eccellente strada dove corrono gli autocarri pesantissimi. Il dorso di un monte sul quale non si poteva salire che aggrappandosi alle pietre e agli arbusti si apre adesso alla bianca ferita di un'ampia strada che vede e sopporta il passaggio continuo di colonne di rifornimenti. Le pareti rocciose di montagne altissime son prese d'assalto da larghe vie scavate nella pietra, che salgono in un sapiente giro di svolte per addolcire il pendìo. Ponti inarmoniose per addolcire il pendìo. Ponti inverosimili sono stati gettati fra rive lontanissime, su precipizi vertiginosi.

E quasi sempre, tutto questo lavoro colossale è stato iniziato e compiuto mentre il nemico scacciato si avventava disperatamente per tentare di riprendere il perduto: è stato compiuto sotto il fuoco delle artiglie-

(fot. Fraccaroli).

LA STRADA E LE MONTAGNE DELLA VALLARSA.

(*fot. Fraccaroli*). PONTE SULL'ADIGE TAGLIATO DAGLI AUSTRIACI E RIATTATO DAGLI ITALIANI.

rie, e molte volte sotto l'accanimento vicino delle mitragliatrici e dei fucili. Tranquilli, impassibili, infinitamente grandi nella loro deliziosa indifferenza, i soldati del Genio che in questa guerra fanno miracoli, e le truppe territoriali, che sono di una operosità portentosa, procedono nel loro lavoro: preparano le vie alla conquista, assicurano la strada ai rifornimenti, garantiscono la sicurezza dei fratelli che più innanzi combattono, la sicurezza dei fratelli che salgono ad aiutarli.

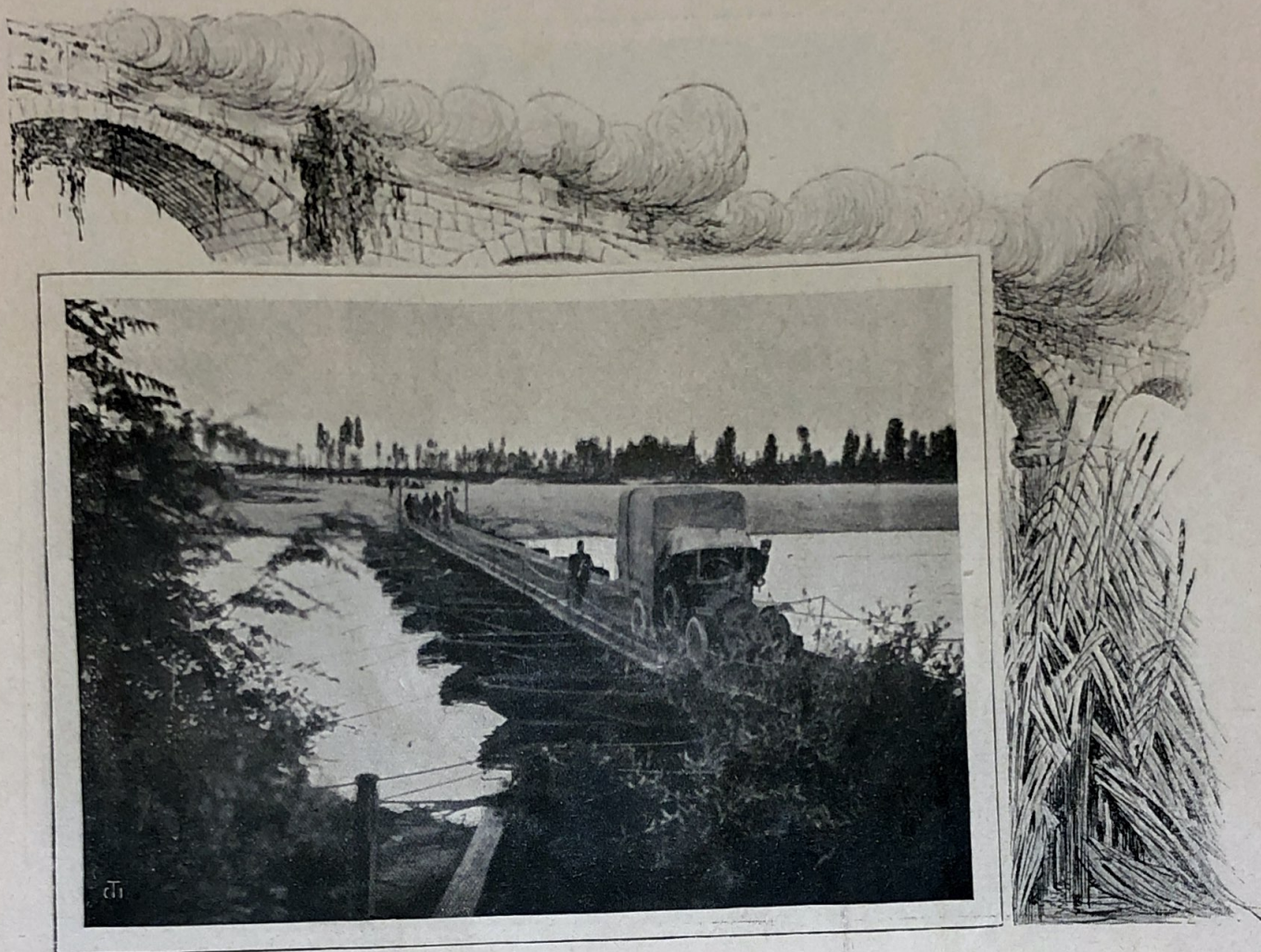
La prima meraviglia della nostra guerra è in quest'opera oscura e preziosa di eroi modestissimi e ignoti, dei quali nessuno parla mai, che lavorano e taciono, e che dànno all'esercito nostro la prima, la più grande arma: la strada per avanzare.

***

Strade? sì, ne avevamo. Molte, moltissime. Ma ne occorrevano ancora, ne occorrono ancora. E i nostri soldati le costruiscono, continuamente.

Ho percorso tutto il nostro fronte, dallo Stelvio alle Giudicarie, alla Val d'Adige, alla Valsugana, al Cadore, alla Carnia, all'Isonzo, al Carso, giù giù fino al mare: e dappertutto ho trovato la rivelazione di questo prodigio. In qualche mese appena sono state costruite opere colossali: veri modelli di ingegneria stradale e di esecuzione fantasticamente sollecita. Si ha l'impressione che qualche forza soprannaturale abbia aiutato in questo lavoro. Ma la forza soprannaturale è una sola: il soldato italiano.

Non si trattava di strade piane e facili. L'Italia settentrionale ne ha di molto belle: il Veneto ne ha di splendide. Erano specialmente le strade di montagna che occorrevano: per le rapide incursioni, per le sorprese sul nemico, per il trasporto delle artiglierie sulle cime più alte, per il traino dei cannoni colossali, per i rifornimenti alle truppe alpine. Ora le abbiamo. Le Alpi erano rigate da alcune belle strade famose che le valicano in qualche punto. Belle strade, ma poche. E troppo note, quindi troppo facilmente esposte al pericolo dei tiri avversari. Adesso è tutta una rete di nuove strade che si avventano su per le montagne, che arrivano a duemila a tremila metri, fra le nevi che non si sciolgono neppure in estate, fra i ghiacciai. Lassù, mirabili scolte il cui ardimento si inazzurra nel cielo, stanno i nostri soldati. E lassù arrivano le nostre strade.

È indicibile la sorpresa che si prova allorchè, arrivando in automobile al limite ultimo di una vecchia strada che corre al margine di una montagna, si sta per abbandonare la macchina e iniziare la salita a piedi, e un soldato avverte:

UN PONTE DI BARCHE SUL BASSO ISONZO. (*fot. Fraccaroli*).

— Ma può andare benissimo in automobile fin lassù!

— In che modo?

— Per la strada nuova. È stata aperta una settimana fa, e vi corrono gli autocarri.

— Venti giorni addietro non c'era!

— Giustissimo: è stata fatta proprio ora.

E risalite in macchina, e trovate una strada eccellente che vi porta «fin lassù»: una strada non esposta all'eventuale tiro del nemico, una «strada coperta», per chiamarla col suo nome militare.

***

Il Passo del Tonale che si insella fra gigantesche muraglie di colossi — il Tonale, il Baitone, il Castellaccio, Monticelli — è dominato da una posizione che supera i duemila metri e che ci è preziosa. Non è conveniente indicare questa e le altre posizioni e le altre strade con assoluta precisione, perchè il nemico le ignora e le deve ignorare. Basta che ne senta e ne subisca gli effetti. Fino a qualche mese addietro non si poteva giungere a questa altura sopra i duemila metri che assai stentatamente, attraverso a una mulattiera tracciata appena. Ora vi arrivano con tutta comodità le automobili, i carri, i cannoni. E la strada nuovissima, bella, ampia, scavata nella roccia, sospesa sopra la valle, è lunga quasi cinquanta chilometri. Serve alla nostra guerra, in modo provvidenziale: a guerra finita formerà la delizia dei turisti.

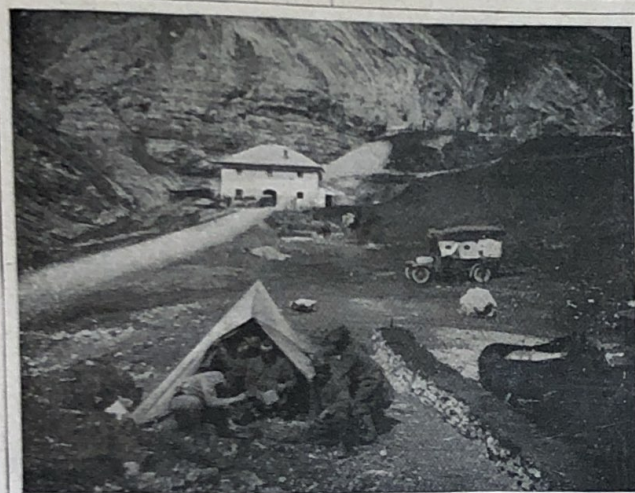
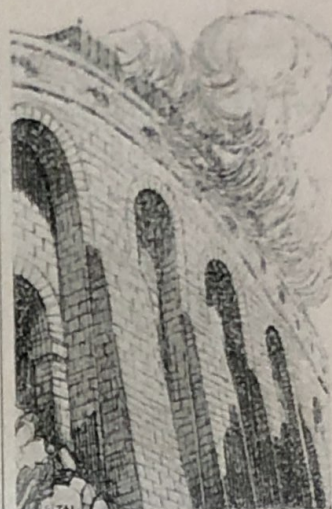
Nelle Giudicarie, oltre il vecchio confine di Ponte Caffaro, la nostra avanzata ha sorpassato Condino, e tutti i punti dominanti sono in nostro potere. Man mano che le nostre truppe procedevano e conquistavano posizioni, fiorivano nuove strade alpine sul loro cammino. E il lavoro d'avanzata era ed è continuamente ostacolato dall'insidia delle mine esplosive: il terreno è striato di fili di ferro abilmente mascherati che, appena toccati, dànno l'accensione alle mine. Occorre quindi avanzare con la massima precauzione: pattuglie del Genio precedono per scovare e per tagliare tutte queste reti micidiali: e sul terreno sgombero avanzano poi le truppe, e subito i nodi stradali si moltiplicano. È qui in Val Giudicaria che appaiono i primi cartelli austriaci di segnalazione. I cartelli sono scritti in italiano, e son rimasti. I pali che li sorreggono si son vergognati di quel giallo e nero che li deturpava, e son subito diventati biancorossoverdi. In Val d'Ampola gli austriaci avevano fatto saltare una cinquantina di metri della bella strada che conduce

1-3. RIFORNIMENTI IN ALTA MONTAGNA. — 2. CONVOGLI IN MONTAGNA LUNGO L'ISONZO SOPRA LA NUOVA STRADA.

a Bezzecca e al laghetto di Ledro. Era una interruzione grave e non facile a riparare: in quel punto la strada si addossa da una parte alla roccia che strapiomba, e dall'altra si sporge sul precipizio. Rotta la strada, non restava che il precipizio. Nessun appoggio per il lavoro di ricostruzione. Ma dopo una settimana la strada era riattivata!

Questi esempi di incredibile ingegnosità si ripetono lungo tutto il fronte. Quasi dovunque, gli austriaci che si ritiravano spinti dalla nostra avanzata, tagliavano strade, distruggevano ponti. Ma non hanno mai ritardato di un giorno i nostri progressi. In Val d'Adige, fra il vecchio confine di Peri e la cittadina di Ala, hanno fatto saltare la linea ferroviaria lungo il fiume, hanno quasi distrutto la stazione internazionale, hanno minato e abbattuto un ponte in ferro sull'Adige. Tre giorni dopo, la ferrovia era riattivata, i treni italiani correvano sul territorio conquistato, la stazione era ringiovanita! poco più tardi, anche il ponte era rifatto. E in molti punti, dall'una all'altra riva, il bel fiume che attende d'essere tutto italiano è traversato da larghi pontoni mobili.

Nella Vallarsa, sulla larga strada nazionale che va dal Passo della Streva a Rovereto, gli austriaci avevan fatto saltare il ponte delle Prigioni. E oltre il massiccio forte del Pozzacchio conquistato dalle nostre truppe avevan fatto saltare la strada. Il ponte è rifatto, più grande e più stabile di quello di prima. E dove gli austriaci avevan fatto saltare la strada i nostri soldati hanno fatto saltare la roccia e ne è venuto fuori il tronco di strada che sostituisce quello distrutto. Così in Val di Primiero, dove passando per i territori conquistati non ci si accorge nemmeno che fossero stati abbattuti i ponti di Poutet Monte Croce, di Transaqua, di San Martino: così più innanzi nel fronte orientale lungo l'Isonzo, dove alcuni passaggi interrotti sono stati subito riattivati, malgrado il fuoco nemico che vi infuriava.

Esempio meraviglioso fra tutti: la ricostruzione del ponte sull'Isonzo a Pieris sulla grande strada fra Cervignano e Monfalcone. In quel punto il fiume famoso è largo cinquecento metri. Gli austriaci avevano distrutto il ponte in ferro. Immediatamente i nostri reparti del Genio si misero al lavoro per costruire un ponte completamente nuovo. Il fuoco degli austriaci infuriava per impedirlo. I rostri soldati continuarono ugualmente, senza una sosta, senza un'incertezza. E dopo venti giorni il ponte di cinquecento metri era interamente costruito, vicino al

1. IL PONTE DELLE PRIGIONI NELLA VALLARSA DISTRUTTO DAGLI AUSTRIACI E RICOSTRUITO DAGLI ITALIANI. 2. SU LA STRADA DELLO STELVIO. — 3. LE NUOVE STRADE NELLA REGIONE DELL' ISONZO.

ponte provvisorio di barche che aveva servito ai passaggi d'urgenza.

Un ponte di mezzo chilometro, colossale, saldissimo, definitivo, in venti giorni!

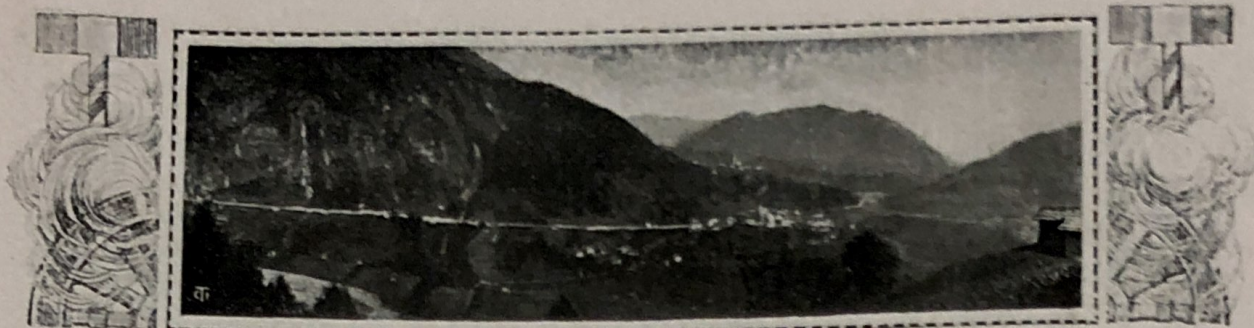
* * *

Più tardi, lungo queste nuove linee di comunicazione che l'Esercito prepara all'Italia, fioriranno agli incroci, alle svolte, ai passaggi ferroviari i cartelli indicatori del Touring. (Ah, come sono preziosi i cartelli del Touring, e come ci accorgiamo quando mancano, in qualche provincia poco intraprendente!). Per ora i soldati provvedono anche alla applicazione dei cartelli: dipinti sui muri, fissati ai tronchi d'albero, con freccie enormi, talvolta perfino con indicazioni chilometriche e altimetriche, talvolta perfino con fregi, con disegni ornamentali.

La soddisfazione e l'orgoglio dei costruttori sono soprattutto evidenti nelle strade di montagna: quelle dove il vincere la resistenza della roccia sotto l'accanimento del nemico equivale al vincere una battaglia. Quando l'opera è finita si trova quasi sempre fra i soldati costruttori un artista che da una pietra trae una targa elegante, e vi sbalza l'arma e l'insegna dei reparti che hanno compiuto il lavoro, e la data. Rifluisce inconsciamente nell'anima di questi creatori di strade un senso di remota romanità.

Passa l'Italia, e lascia il suo segno: come Roma.

Di quando in quando appare nei bollettini la notizia estremamente laconica che una posizione nemica formidabile è stata cannoneggiata dalle nostre artiglierie. Vuol dire che le nostre artiglierie erano state portate a una posizione anche più formidabile. Ebbene: vi sono state trascinate su per le nuove strade aperte da questi ignoti eroi. Nella vittoria essi hanno una parte grandissima.

Bisogna vedere ciò che han saputo fare di miracoloso su per fantastiche pareti di roccia, sulle dolomiti del Cadore, in Carnia, lungo l'Isonzo. Una valle della Carnia che era corsa soltanto da un viottolo ha adesso una delle più belle strade alpine, che si inerpica sino al confine per dodici chilometri. Nelle montagne da noi occupate lungo l'alto e il medio Isonzo, davanti a Plezzo, davanti a Plava, davanti al Monte Nero, è tutta una successione di nuove linee di comunicazione costruite nello stesso momento che i nostri soldati avanzavano. C'è in Cadore, appena fuori del nostro vecchio confine, una strada

LA STRADA MILITARE AUSTRIACA DEL BROCON, ORA IN NOSTRO POTERE.

inabissata fra due montagne che si inalzano diritte lasciando appena quel corridoio: vi passano carri e automobili e truppe e cannoni. Quella strada non è che un torrente: sotto, vi scorre l'acqua. Con palizzate, con tavole, con macigni, con terra, i nostri ufficiali e i nostri soldati vi hanno fabbricato una specie di ponte, una specie di terrazza: ma è un ponte, è una terrazza di dodici chilometri!

E si lavora ogni giorno. E ufficiali del Genio, e soldati del Genio, e territoriali, e gruppi di operai vi dedicano studi, ingegno, attività, braccia. Il lavoro resta ignorato. I bollettini non ne parlano. Le vittorie che vi si conseguono non sono raccontate da nessuno. Pochi sanno che accanto alla guerra si muova questa colossale energia: pochissimi sanno quanto costi di fatica e di sacrifici e di abnegazione questo lavoro.

Ma ufficiali e soldati continuano nella oscura opera preziosa con amore infinito. Essi sanno che, pur non essendo rilevato nè conosciuto, pur non avendo il compenso di un bagliore di gloria, questo lavoro è necessario per la vittoria quanto l'eroismo degli altri fratelli che si battono. Sanno che la vittoria dell'Italia passerà per le vie che essi aprono all'avvenire. E non hanno bisogno d'altro.

ARNALDO FRACCAROLI.

PER I SOCI FONDATORI DELLA SEDE MORTI PER LA PATRIA.

Come è noto, il nome di tutti quei soci che hanno contribuito e che contribuiscono alla costituzione dei fondi richiesti dalla costruzione della nuova Sede del Touring, è inciso sulle lapidi che ornano il grande atrio di ingresso. Alcuni di questi Soci, chiamati alle Frontiere d'Italia, hanno fatto il sacrificio della loro vita per la maggior grandezza della Patria. La Direzione, nell'intento di perpetuarne il ricordo, ha deliberato che a titolo di onore il loro nome sulle lapidi venga sottolineato. *Per tal modo i soci, visitando la Sede di loro proprietà, potranno, nel tributo di riconoscenza, associare il nome dei benemeriti del Sodalizio a quello dei benemeriti della Patria.*

PER LA MORTE DELL'ING. ARGEO BINDA

Un lutto irreparabile ha toccato due carissimi Colleghi del Consiglio del Touring — l'ing. Binda e il rag. Moro.

L'ing. Argeo Binda, rispettivamente loro fratello e cognato, è caduto sul campo dell'onore. Era un giovane baldo di 35 anni, cui sorrideva in tutte le promesse la vita: il lavoro e la famiglia se lo contendevano; ora stava per farsi una famiglia propria.

Capitano di complemento, si batteva in una delle trincee più avanzate del Carso, al di là di Gradisca. In una oscura mattinata ebbe l'ordine di attaccare. Uscì dai ripari, marciò diritto al nemico alla testa dei suoi uomini, senza esitazioni, come ogni nostro buon soldato. Colpito in fronte cadde. Ebbe ancora la forza di dire a un tenente: «prendi il comando, muoio». Queste le ultime parole e la narrazione che ho raccolto dalla bocca di quel tenente, ferito tosto anch'esso, ricoverato ora qui a Milano in un ospedale della Croce Rossa.

Un poeta illustre ha scritto pochi giorni fa: «Oggi i morti non muoiono; il numero delle lampade diminuisce, ma la fiamma di quelle che restano sale più in alto».

Questo è il pensiero che nell'atroce dolore nobilita e fa orgogliosi i vivi.

l. v. b.

VARCANDO L'INIQUO CONFINE

RIVA DI TRENTO E LA CATENA DI MONTE BALDO

Ho una promessa da mantenere. M'è uscita dalla penna parlando della Val di Ledro e della strada del Ponale che permette di sortirne verso il Benàco. Ho detto allora: « Un altro giorno andremo assieme di qui per le vie di Riva... ».

Era quello un moto spontaneo. Perchè tale in realtà è la via migliore per giungervi. L'arrivarvi in piroscafo dal lago, lo scendervi da Loppio o dalla Val del Sarca costituisce pure un viaggio ricco di scenarî grandiosi e di dolcissime sensazioni; ma la città diventa per tal modo *un elemento* del quadro naturale, non è più *l'elemento* principe...

La via del Ponale invece è di per se stessa una via ideale, che merita la preferenza su ogni altra. Un perpetuo incanto è la passeggiata lungo questa cornice fantastica, tagliata nel fianco di un'immensa roccia che cade a picco dove più marcato è l'indaco delle acque; per un tempo che si cerca di rendere sempre più lungo si resta là a ridosso del muricciuolo separante dal vuoto, sospesi fra due abissi: la muraglia di calcare elevantesi sul capo e la voragine liquida che si apre ai piedi così affascinante da dare le vertigini. In mezzo a questi orrori sbocciano intanto, come miraggio, i quadri più idillici e deliziosi.

Al principio del celebre lago siede Riva la bella, Riva la perla del Garda, Riva la regina del Benàco. Il monte Brione l'incorona di pàmpini ed olivi; le acque le baciano le piante con le biancheggianti spume; torri maestose ed una lunga fila di edifizî ad arcate le dànno l'imponenza di una borgata medievale; un vivo tramestìo di navigli e di gente nel porto le imprimono il carattere di una città mercantile. Là nell'angolo è Torbole che specchia nell'acqua le basse casette ed il castello; a destra e di fronte i ripidi fianchi rocciosi di Monte Baldo, donde emergono lassù da un verde ronchione le rovine del castello di Nago; a nord il piano d'Arco con la Rocca, la borgata e la verzura delle viti e degli olivi; in fondo due lunghe file di monti grigi. E dovunque per le pendici « uno spirito vivace e festevole che si compiace del bellissimo nido che vi ha composto natura ».

Per poco che si resti a mirare il paesaggio, la fantasia non può sottrarsi ad un corso di fatali evocazioni. Guardando al lungo e vasto canale del lago che s'apre la via fra le rupi onde avere più largo respiro verso la pianura, una fantasmagoria si svolge che ci rappresenta il succedersi delle êre nel suo vallo poderoso. Con volo prodigioso si varcano le età e le civiltà per ritrovare negli abitanti e nei luoghi il conforto di una ininterrotta unità etnica, per riscontrare negli uomini odierni di Riva e di Sirmione gli stessi discendenti della romana tribù Fabia, gli stessi assertori della latinità e dell'italianità dei luoghi e della stirpe. Un vincolo ininterrotto aleggia fra i dolci versi di Catullo, modulati con greca eleganza dagli archi e dai giardini dello scoglio di Sirmio che domina il doppio seno della bella costiera, ed i versi arcadici di Giovanni Prati composti nella calma del verde nido di

RIVA.

Dasindo; ininterrotto è il vincolo fra l'esametro di Virgilio celebrante il « Benàco marino », l'endecasillabo dantesco rammemorante la « superba coppa » a piè dell'Alpe che serra Lamagna e l'*Ode barbara* di Carducci. I ricordi foschi dell'età di mezzo, le discese delle orde barbariche, le calate degli imperatori teutonici, i castelli abbandonati, teatro di cupe leggende, non servono se mai che a segnare aspri periodi di lotta, inutili ai fini d'intedescamento della regione: ritiratasi la marea, il buono scoglio è sempre riemerso polito e saldo e massiccio. È bastato il dominio della Serenissima per cancellare fin d'allora ogni spurio relitto.

Penetrando in Riva, questo conforto che noi abbiamo ricercato di lassù nella contemplazione dei grandi panorami, si fa assoluta certezza. Se non bastasse la dolce parlata veneto-trentina, che subito colpisce, i muri, le case, le torri stesse ci griderebbero la magnifica verità.

ARRIVO DEL PIROSCAFO.

Quel tondo bastione, cui le ferite mordono il fianco ed il coronamento dandogli un'aria ben decisa di rudero glorioso e che vedete protendersi là in alto dalle pareti della Rocchetta, è di costruzione veneta. Era parte integrante delle fortificazioni rivane, cioè di quelle « do roche: una nova, l'altra vechia che giò fu butada » di cui parla Marin Sanudo nelle sue cronache preziose.

Il Palazzo Municipale che sorge nella piazzetta del porto, colle basse e larghe arcate, è anch'esso opera veneziana. Nel 1475, quando ne venne iniziata la fabbrica, era Provveditore a Riva Francesco Tron; e negli otto anni necessari alla sua finitura ne curarono i lavori i Podestà Paolo Pisani padre e figlio. Sotto la loggia di questo solido edificio con emozione troviamo i segni della romanità della terra nelle sei lapidi murate. Il Brentari nella sua « Guida del Trentino » ne specifica ordinatamente le principali: un'elegante ara votiva a Giunone; una lapide ricordante il Collegio dei nocchieri; e una terza e una quarta che, rammemorando la tribù Fabia, dicono implicitamente l'antica pertinenza bresciana del paese.

La bella e solida costruzione che si affianca a questa è il Palazzo Pretorio, eretto nel periodo scaligero (durato in Riva non più di 32 anni), mentre « rendeva ragione Giovanni da Calavena, tenendo lo scettro Can Signorio ». Dello stesso periodo sono anche i portici che prospettano il lago nella Piazza Benacense, costruiti da un maestro Comacino, Guglielmo dei Frissoni, nel 1375; mentre forse è del 1100 la bella e massiccia torre d'Aponale che più s'eleva su ogni altra.

La Rocca che sorge in Piazza del Brolo fu costruita dai Rivani stessi sui resti di un fortilizio romano nel 1124 e più tardi am-

IL LAGO DI GARDA E LA CATENA DEL BALDO.

pliata e rifabbricata da Scaligeri e Veneziani con larga fossa e doppia cinta di mura, con torri merlate e ponti levatoi, con postierle e rivellini. Doveva essere, oltre che un bel arnese di guerra, anche un bel corpo architettonico: ma il governo della duplice Monarchia pensò bene di toglierle ogni carattere antico e di farne, nel 1850, una prosaica moderna caserma, contribuendo a modo suo alla bellezza artistica della città.

Aveva ben altro da pensare il Governo austriaco! Doveva provvedere a coronare di cannoni e di forti i pendii di Monte Brione, l'apertura della Sella di Nago, il costone del Creino, le rupi di Cima d'Oro e della Rocchetta! In un giro di pochi anni aveva fatto crescere le fortezze come una fungaia; ed oggi i nostri soldati ne debbono affrontare ben dieci, di cui buona parte modernissime. Quelli erano i doni architettonici per la bellissima conca! Cioè, no: non bisogna essere ingiusti. Anche un assai moderno e confortevole albergo — l'Hôtel Lido — avevano costruito gli austriaci con personale tedesco, per ospitare l'alta ufficialità, i turisti della «Grande Germania» e i gazzettieri della «Deutsche Kultur» i quali potessero poi scrivere in patria che il *Gartensee* era un magnifico lago del *Südtirol* dove il germanesimo era predominante; che *Reif* era una graziosa cittadina (meglio forse ancora che *Trient* e *Rofreit*); che presto sarebbe giunto il giorno in cui anche Gardone Riviera avrebbe forse subito il ribattezzamento — che so io — in *Kardaun am See...!*

I Rivani per conto loro hanno pensato a tenere ben presente nella memoria degli ospiti i nomi dei *proprii grandi*: ed hanno dedicata una via a *Giovanni Prati*, un'altra ad *Antonio Gazzoletti*, una terza ad *Andrea Maffei* (nati l'uno a Campomaggiore, l'altro a Nago, il terzo a Molina, paeselli tutti prossimi a Riva e annidati fra i monti); ed anche han voluto conservare alla porta sormontata dal campanile merlato il nome ben caro di *San Marco*.

E nel maggiore monumento d'arte che la città conti — la chiesa dell'Inviolata — sorto nel XVII sec. con elemosine di fedeli e sussidi munifici dell'illustre famiglia dei Madruzzo; hanno voluto chiamare a collaborare artisti italiani. Che se il progetto architettonico venne eseguito da un portoghese (da lunghi anni a Roma però), gli affreschi sono del Mangiavino e del Brusasorci, le tele sono del Palma il Giovane, di Guido Reni, del Lucchese e del Turri; gli stucchi sono del Reti ed i magnifici, ammirevoli intagli in legno, di Giuseppe della Benedetta di Trento.

Ho cennato brevemente al principio dello scritto alle linee più evidenti e alle bellezze del paesaggio; a tutto ciò insomma che si

I BASTIONI DI RIVA.

IL MONTE BALDO DALLA CIMA DEL TELEGRAFO.

rende tosto visibile all'osservatore, per superficiale che sia. Ma nei pressi di Riva sono due gioielli naturali che non si vedono se non si ricercano: e sono le cascate del Ponale e del Varone.

Cadono le prime con balzi furiosi attraverso un caos di rocce nella stretta fessura che costituisce lo sbocco della Valle di Ledro e si pèrdono infine con mille fiotti di spuma fra le acque del lago. Una barchetta vi porta in mezz'ora al ponticello che cavalca l'iridescente liquido polverìo; ed una stradicciuola incavata per lo più nella rupe (e che una volta era l'unica arteria per la Val di Ledro), vi mena in pochi minuti ad un ponticello in legno buttato proprio attraverso la cascata, dove tutto è scuro, selvaggio e bello; dove tutto fa paura e freddo.

Precipita invece la cascata del Varone (quella che il Maffei celebrò in verso) in un baratro della valletta di Tenno, a mezz'ora di vettura da Riva. Minore è la quantità di acqua che dall'alto si riversa, ma la romba ne è assai più potente, ripetuta ingrossata e moltiplicata com'è dalle strette pareti della spelonca. L'ambiente è qui veramente infernale; e se mi fosse permesso di esprimerne il senso con una locuzione francese direi che è «*affreusement beau*». Quando avete percorsa la forra ricordante la «Spaccata» di Recoaro e i «Serraj» di Sottoguda sopra ponticelli sospesi e giungete all'antro finale, realmente pare

> .... che sulla fronte
> il torrente ti piombi; e scrolli insieme
> da quella rabbia scombuiato, il monte.

***

È stata forse la visione di questi orridi e il sordo rombare udito dall'orlo delle forre che hanno agito sul carattere religioso e superstizioso dei Rivani dei tempi di mezzo e che han fatto loro popolare i monti e le valli di dèmoni e di streghe, di fate e di gnomi? Certo i loro spiriti ingenui devono aver veduto negli spettacoli grandiosi della natura l'opera di esseri sovrumani, l'azione misteriosa di genî buoni o cattivi, incessantemente occupati a proteggere o a tormentare i mortali. E così, come nel rimanente Trentino, sono qui fiorite le leggende. Oggigiorno per vero dire ben pochi ve le sapranno ricordare, e quei pochi li troverete solo fra i vecchioni che popolano le campagne e i monti. I più preferiranno parlarvi delle vicende storiche di Riva e ricordarvi i fasti della sua navigazione sul lago — (*currit Benacum libera Ripa lacum,* dice il motto sullo stemma della città) — ed accennarvi per sommi capi le varie dominazioni cui la terra soggiacque: da quella romana a quella degli Ottoni e dei Vescovi di Trento; da quella Scaligera a quella Viscontea di non buona memoria a motivo del saccheggio del 1406; vi parleranno anche delle lunghe lotte fra la Serenissima ed i Visconti, nel corso delle quali «è fama — come dice il Brentari — che in un sol giorno Riva fosse successivamente occupata da Viscontei, Veneziani e milizi vescovili»; vi ricorderanno il memorando assedio di Castel Tenno fatto da Francesco Sforza ed il meraviglioso arrivo di una flotta veneta a traverso i monti fra Adige e Garda; ed anche vi diranno dell'occupazione francese durante la guerra di successione di Spagna, della posteriore appartenenza della città al Regno Italico di Bonaparte e come cominciò nel 1813 la sua schiavitù all'impero degli Absburgo; schiavitù da cui sperò invano sottrarsi nel 1866 all'apparire delle rosse camicie garibaldine dalla parte del Ponale e dei Campi, ma da cui è ormai certa di liberarsi mercè i valorosi soldati della Terza Italia.

Io qui, per non noiare i lettori, mi limiterò ad insistere sopra uno solo di quegli avvenimenti storici ed a riferire una sola delle numerose leggende.

IL LAGO DI LOPPIO.

Quando era Doge di Venezia Francesco Foscari e si riaccese la guerra fra la Repubblica di San Marco e il Duca di Milano, Filippo Maria Visconti, il generale dei Milanesi, Niccolò Piccinino, alleato del Gonzaga, teneva in sua soggezione le terre della Lugana (stendentesi fra Desenzano, Peschiera, Valeggio e Mantova) e della Gardesana (sponde orientali del Benaco). Unica via aperta a Venezia per giungere al lago era perciò quella di Val d'Adige e della Val Lagarina, attraverso la Sella di Nago. E a Brescia, stretta dalle armi viscontee, afflitta dalla peste e stremata dalla fame urgevano i soccorsi. In tale difficoltà — come riferisce il Romanin nella *Storia documentata di Venezia* — un Nicolò Sorbolo e un Blasio de Arboribus (Nicolò Caravilla?) progettarono temerariamente di far passare pei monti dall'Adige nel lago una flottiglia composta di 25 barconi (copani) e di 6 galere. Fatta risalire la piccola armata fino a Ravazzone presso Marco in Val d'Adige, radunati 2000 buoi — chè ne abbisognavano 120 paia per ogni galera — con «assaissimi guastatori, marinai e ingegneri» l'impresa fu condotta a termine in tre mesi. Sgombrando borri, costruendo ponti, spianando strade, dopo indicibili sforzi e fatiche si potè far raggiungere alla flottiglia il Lago di Loppio e trascinarla infine alla Sella di Nago (320 m.). Di là, pel ripido pendio, fu calata a Torbole (oltre 200 m. di dislivello su 1800 di distanza) servendosi di grosse funi assicurate ad argani che le venivano man mano allentando. Il viaggio per terra durò 15 giorni e l'impresa — che se non fosse documentata si direbbe leggendaria — costò complessivamente 15000 ducati. Purtroppo essa non raggiunse lo scopo immediato di vettovagliare Brescia, ma nondimeno giunse sempre a tempo per distruggere, nell'aprile del 1440, la flotta viscontea di Taliano Furlano e per dimostrarci la larga concezione guerresca dei generali e il non dubbio valore degli ingegneri della Repubblica Veneta.

La leggenda che qui ora riporto e che ha somiglianza con altre del Trentino Orientale, si riferisce agli stessi luoghi di cui è fatta sopra parola. Si tratta dell'origine attribuita dal popolino al mesto Lago di Loppio, il laghetto tortuoso, tutto penisole e seni, di cui scrive con tanta ammirazione lo Stoppani nel suo «Bel Paese», e che si costeggia seguendo la strada da Mori a Riva, recentemente conquistata dal valore italiano.

Il lago — dicono le donnette di Loppio — non esiste da gran pezzo. Al suo posto si stendeva un giorno una grassa prateria, che dava al suo proprietario dei magnifici raccolti di fieno. Ma questo padrone era un ricco avaro e miscredente, che senza alcun riguardo al divieto della Chiesa, aveva costumanza al tempo della fienagione di far lavorare i suoi uomini la domenica per ritirare il suo foraggio. Un certo giorno di non so qual grande festa divotamente celebrata in paese, l'avaro venne di gran mattino a svegliare i suoi contadini per mandarli al lavoro: tuttavia all'una del pomeriggio il fieno secco era pronto in grandi mucchi pel trasporto. I garzoni s'erano appena allontanati e rientrati nelle loro case, quando un terribile uragano scoppiò sommergendo il bacino della prateria sotto i flutti non più disseccati. I mucchi di fieno vennero mutati in rocce; e sono oggi quegli isolotti di pietra

che emergono dal lago, per metà nascosti dagli arbusti.

Più che naturale sarebbe dal Lago di Loppio continuare la discesa verso Mori a raggiungere l'Adige. Ma permettete ch'io tenga oggi diverso itinerario. Vi voglio portare meco sulle creste del Baldo, pur se Nago da una parte ci attira colle rovine di Castel Penede dalle mille vicende gloriose, e Brentonico ci chiama dall'altra colle rovine del castello di Dosso Maggiore, che narrano i fasti dei Castelbarco e il valore dei soldati italiani. La Lagarina merita da sola una visita, e potremo un giorno recarci assieme colà.

Salite dunque con me dietro Nago su pel deserto dei massi grandiosi e su per l'uniforme pendìo insanamente diboscato; andremo al Dosso della Casina e di lì pel Dosso della Varagna e la Busa del Paròl giungeremo alla vetta dell'*Altissimo* di Monte Baldo (metri 2070). Il rifugio che l'italianissima Società degli Alpinisti Tridentini ha eretto nel 1892 ed ingrandito pochi anni fa, è lì per accoglierci. Saremo lassù in ottima compagnia: chè fin dal 24 maggio i nostri soldati con un balzo pronto hanno ghermito la bella vetta agli Austriaci per non più abbandonarla, sì bene per considerarla come punto di partenza di ulteriori avanzate.

LA STRADA DEL PONALE.

Certo non vi farò di lì percorrere tutto lo spartiacque della lunga dorsale; chè se dal basso lago il Baldo ha l'aria di un monte bonario, dalle groppe docili e mansuete, i miei lettori non mi saprebbero però seguire in grande numero sull'esile filo roccioso delle creste delle Pozzette, del Loghino e della Pettorina: e poi sarebbe troppo richiedere alle loro forze l'obbligarli al percorso della montagna dalla Sella di Nago alla Punta di San Vigilio: 38 chilometri circa in linea retta.

No. Io mi contenterò di passare dal più alto culmine del Baldo Trentino — cui siamo già pervenuti toccando il Rifugio dell'Altissimo — alla vetta eccelsa del Baldo Veronese, cioè alla *Cima di Val Dritta* (2218 m.) e alla non molto distante *Punta del Telegrafo* o Monte Maggiore (2200 m.) che porta il bello e grande rifugio omonimo della Sezione Veronese del Club Alpino Italiano. Per questo percorso ci potremo in gran parte servire della piacevole ed amena mulattiera della Novezza, per cui già ebbero a passare e armati e scienziati. Già da secoli i fianchi montuosi sono stati corsi o per brama di potere o per brama di sapere. Nel 1508, circa 1500 soldati di Massimiliano I al comando di Federico di Brandeburgo passarono di lì; nel corso delle guerre napoleoniche soldati austriaci fiancheggiavano lì sopra gli eserciti che scendevano lungo l'Adige; e Piemontesi vennero a guardare il passo nel '48 costruendo una ridotta (che ancora permane) sul Monte delle Erbe presso il Cavallo di Novezza. Il Brentari più volte citato ci ricorda intanto, in un succoso suo capitoletto, gli scienziati che furono sul Baldo: Francesco Calzolari e Marco de l'Obel che vi salirono ad erborizzare verso il 1563; Giovanni Pona che soleva accompagnarsi (1595) ad erborizzatori tedeschi, francesi e svizzeri, e Gaspare Bauhin (1578) e Cristiano Menzel (1650); ed ancora ci ricorda quel Fra Fortunato di Rovigo che sul Baldo raccolse nel XVII sec. ben 2352 pianticelle diverse, e G. F. Seguier (1740) e G. De Sternberg (1804) e il Pollini (1816), per non citare qui che i principalissimi.

Colla visita di queste due vette — l'Altissimo di Nago e la Punta del Telegrafo — noi avremo goduto dei più bei panorami delle Alpi e delle pianure italiane; perchè di lassù avremo scorto quattro laghi (Garda, Ledro, Iseo e Mantova), avremo veduta l'ampia vallata padana, limitata nella lontananza dall'Appennino, e salutate le belle città: Riva, Arco, Rovereto, Mori. E soprattutto avremo veduto i monti, che furono e che saranno nostri, svolgersi in una teoria maestosa, dalla Presanella alla Cima di Brenta, al Cevedale, al Catinaccio, al Sassolungo, alla Marmolada, al Cimon della Pala.

Da quella visione, l'amore per la Patria nostra si sarà fatto più conscio e più grande.

GUALTIERO LAENG.

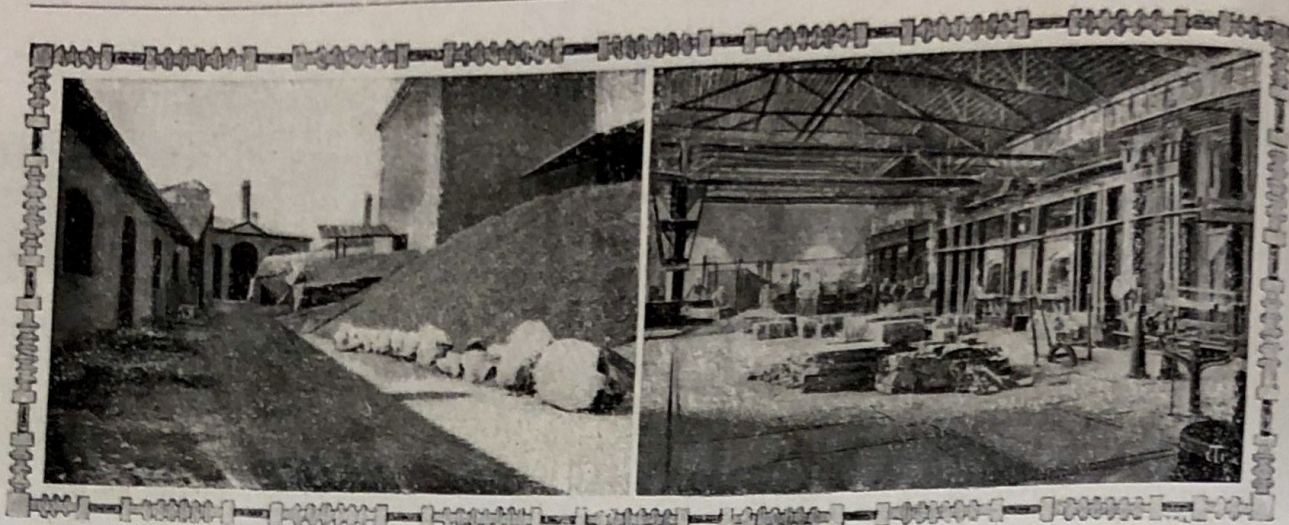
PROIETTILI PROIETTILI!

A·D·K

Da un anno un grido si ripercuote sull'Europa in armi, dalla Marna al Niemen, dalle Alpi al Peloponneso, grido di allarmi, grido di angoscia talvolta, che dai diversi fronti è arrivato ai governi, dai governi è stato riflesso come una eco sulle nazioni, sulle industrie, sui lavoratori. Ed a quel grido più feconda si è accesa l'opera umana, un esercito di lavoratori di tutte le età si è posto in ordinata agitazione attorno ai forni, attorno alle presse, attorno alle macchine, molti hanno lasciato il fucile per tornare ad una vita più calma di spirito ma più intensa di lavoro, per preparare, ai compagni rimasti al fronte, proiettili, proiettili e proiettili.

Nelle viscere della terra dove si estrae il minerale di ferro, attorno agli alti forni dove lo si trasforma in ghisa, nelle acciaierie dove in appositi forni lo si trasforma in acciaio, nei laminatoi dove si laminano i lingotti per ridurne la sezione o per trasformarli in tondi, nei riparti dove si eseguisce la stampatura, in quelli dove si svolgono le altre lavorazioni alle macchine utensili, ovunque il lavoro ferve intenso ed ordinato di giorno, di notte per arrivare a produrre proiettili di tutti i calibri, di tutte le forme, di tutti i tipi.

SEZIONE DI GRANATA. SEZIONE DI SHRAPNELL.

La guerra fa compiere rapidamente il ciclo della vita anche alle cose. Il proiettile che nasce dalla terra, nelle miniere di ferro, ritorna alla terra sui campi insanguinati dalla gioventù più balda, diviso in tanti piccoli frammenti: il materiale sottratto alla grande madre, dove i cataclismi dei secoli lontani lo

IL MINERALE DI FERRO IN ATTESA DI DIVENTARE GHISA. - I FORNI MARTIN CHE PRODUCONO L'ACCIAIO.

hanno accumulato, ritorna alla terra diviso, sparso sulle valli, sui monti, sul piano per dei cataclismi voluti dagli uomini; la guerra, l'orrenda guerra strappa alle madri i figli e li semina lontani, gli uomini strappano alla terra i suoi tesori e li spargono alla superficie per distruggere, per uccidere.

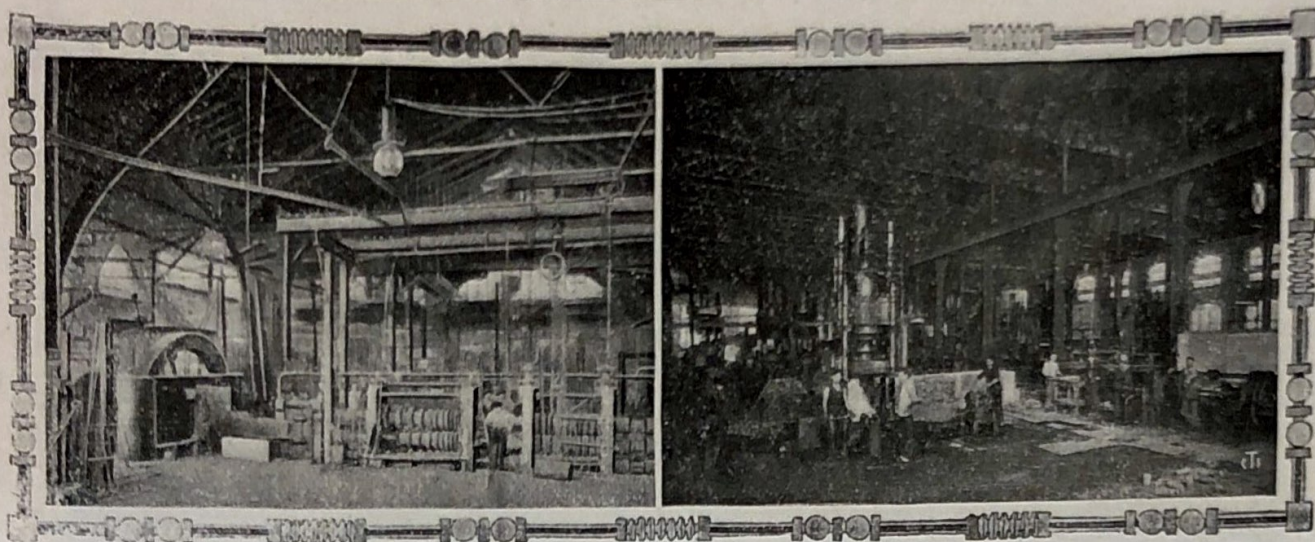
* * *

I proiettili per i cannoni si possono dividere in due categorie: *granate* e *shrapnells* che con forma, dimensioni e contenuto diversi compiono anche funzioni diversissime: la presente guerra ha anzi sconvolto i postulati di quelle precedenti, portando a delle cifre iperboliche il consumo delle granate, mentre è molto ridotto quello degli *shrapnells*.

I nomi di questi due tipi di proiettile ricordano un po' le loro funzioni: la granata demolisce, spazza gli ostacoli, lo *shrapnell* spazza gli uomini: nelle prime sillabe, nello *shrap* è sintetizzata, per una strana coincidenza, la funzione: si intuisce dal nome che esso deve scoppiare in aria, distribuendo qualche cosa; il qualche cosa è rappresentato da centinaia di pallottole di piombo che vengono lanciate violentemente in uno spazio che si chiama la rosa di sparo, una rosa come si vede che ha troppe spine per gli infelici che vi si trovano compresi. Lo Shrapnell, l'inglese che ha inventato questo potente istrumento di offesa, non pensava certo al successo che il tempo e la cattiveria degli uomini avrebbero decretato alla sua invenzione!

FORNO DI RISCALDO PER LA STAMPATURA DELLE OGIVE DA 149.

Esaminando la figura che rappresenta in sezione uno *shrapnell* carico ed una granata vuota, se ne vede la differenza caratteristica anche da chi conosce poco la balistica. In ambedue i casi un involucro metallico chiude nell'interno una carica di esplosivo: nella granata lo spessore dell'involucro è molto più grande che non nello *shrapnell* e la capacità interna che rimane libera è riempita dall'esplosivo; nello *shrapnell* lo spessore è piccolo; fra la parete metallica e la spoletta posta al centro, si trovano delicatamente ed uniformemente mescolate con della pece greca le gentili pallottole della morte. La granata scoppia urtando l'ostacolo, lo *shrapnell* più ubbidiente, più delicato, scoppia in aria quando si vuole, alla distanza che si desidera; alla partenza, prima di caricarlo nella bocca da fuoco, lo si gradua, lo si regola in modo che l'esplosione avvenga alla distanza prestabilita, calcolata dall'ufficiale che regola il tiro. E lo *shrapnell* esce docile, roteando dalla bocca del cannone, portando in sè l'ordine di aprirsi, di suicidarsi in quel dato posto, sopra quel gruppo di soldati destinato a ricevere i petali e gli amplessi micidiali della rosa.

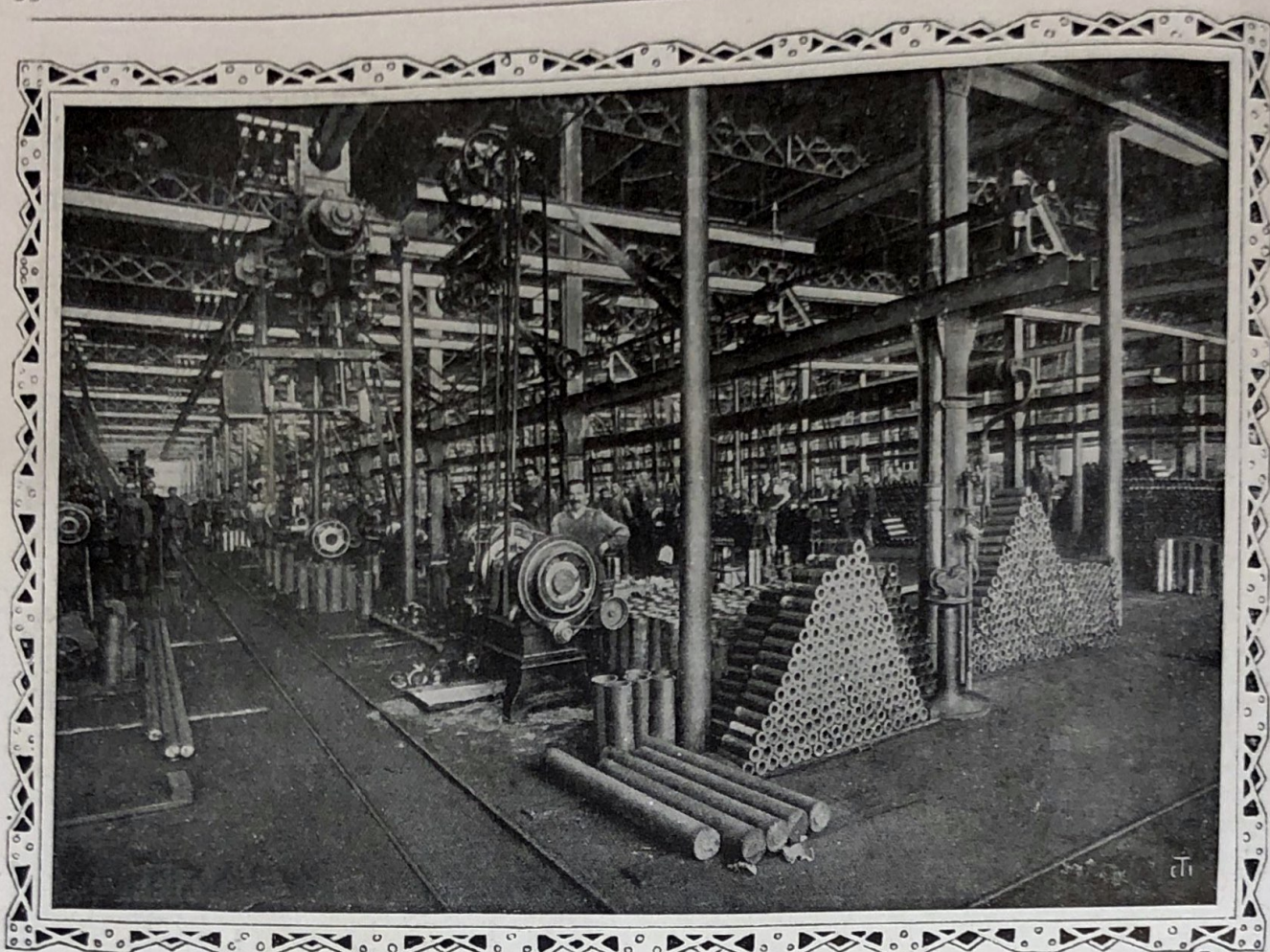
Il materiale che forma l'involucro è l'acciaio, ma per le granate si impiega anche la ghisa quando si fanno i tiri preliminari, la cosidetta forcella; « troppo lungo, troppo corto, preso »: sono le poche ma significative pa-

TRENO DI LAMINATOIO PER SBARRE TONDE. - LA STAMPATURA DEI BICCHIERI E DELLE OGIVE PER SBARRE TONDE.

role, che riassumono le osservazioni fatte da chi sorveglia l'esito del tiro, molto più avanti della batteria che spara, nei cosidetti posti di osservazione. I tiri preliminari, molto pochi per i nostri bravi artiglieri, non hanno l'onore dell'acciaio; questo incomincia ad essere spedito, ed alla grande velocità, quando il tiro è già regolato: i primi colpi che generalmente sono sprecati devono costare meno, e la ghisa, come materiale e come lavorazione, costa poco. L'acciaio è più caro, costa di più ad ottenerlo, costa moltissimo a lavorarlo perchè si tratta di un materiale durissimo: più è duro e meglio è per gli artiglieri, ma aumentano le difficoltà per chi lo lavora. Ma perchè, domanderà il lettore, è meglio che l'acciaio sia molto duro se è difficile lavorarlo? Avete mai provato ad impiantare un solido gancio nel muro, attaccare al gancio una corda e poi a tirare? Se la corda è di materiale poco resistente, voi tirate e la rompete senza sforzo; ma se essa è di fibra forte, dovete puntare con le gambe contro al muro e se la corda allora si rompe siete sicuri di andare a gambe in aria. Il materiale che forma le granate è come la corda: nell'interno della granata, per effetto dell'urto avviene l'esplosione della carica contenutavi ossia si verifica entro la granata un aumento enorme di pressione; è di somma necessità che la pressione raggiunga il massimo valore prima che la granata scoppi, perchè scoppiando produca il massimo effetto; se essa si rompe con una pressione più bassa, mentre sta avvenendo la combustione dell'esplosivo, gli effetti, si capisce ricordando la corda, sono molto minori.

Ora per ottenere che la pressione arrivi al massimo valore prima della rottura, occorre evidentemente che il materiale dell'involucro sia molto resistente, si rompa cioè quando lo sforzo è molto grande; ed ecco perchè occorre dell'acciaio che possibilmente si rompa solo con uno sforzo che, riferito ad un millimetro quadrato, non è mai minore di 80 chili ed arriva talvolta a 100 a 120...

* * *

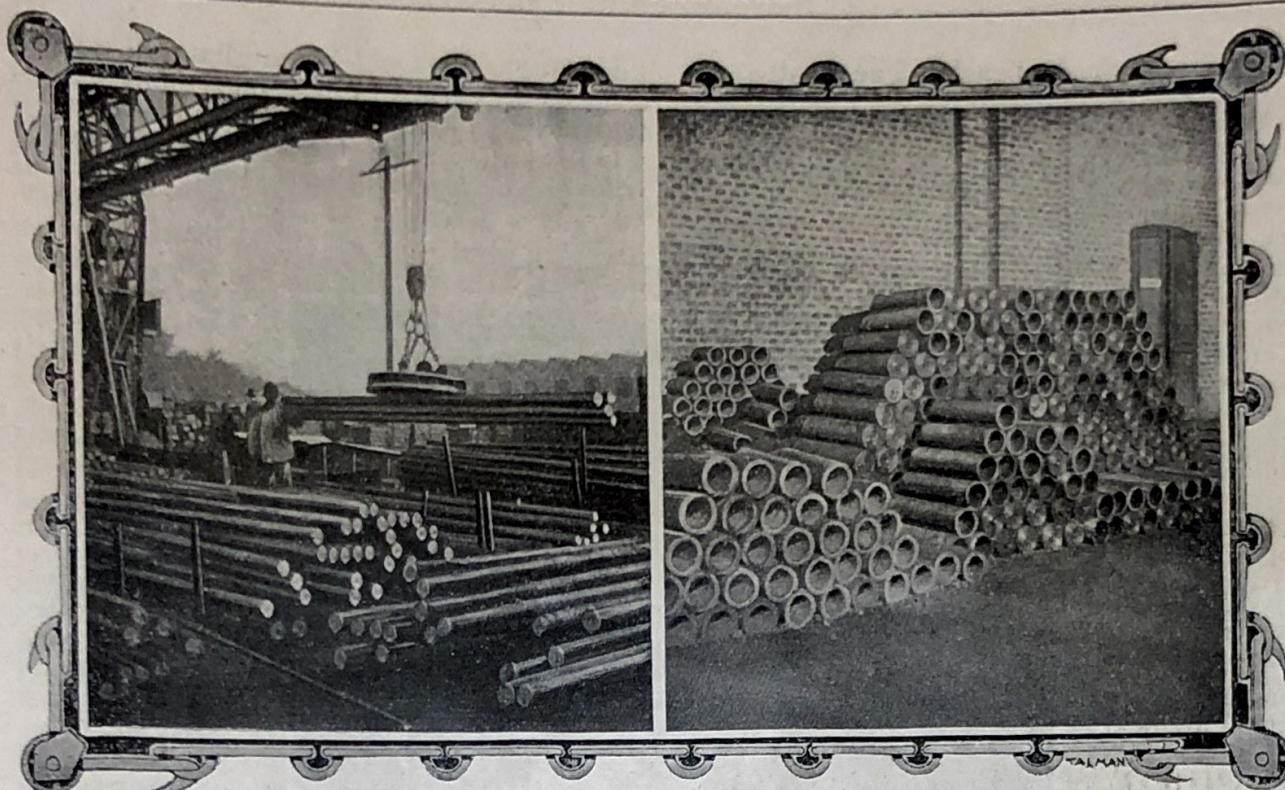
I proiettili appartengono a diverse famiglie ed hanno un nome: granata da 65, da 75, da 149, da 210, da 280, da 305; *shrapnell* da 65, da 75, da 149; il 65 ed il 75 formano il volgo, il popolo; il 149, il 210 la media borghesia; i 280 ed i 305 l'alta borghesia, la nobiltà. Come avviene per i soldati, anche per i proiettili tutti i ceti sociali sono rappresentati nella guerra; oggi il ceto preferito è quello della media borghesia perchè sa sconvolgere bene le trincee nemiche; il popolo sconvolge meglio i nemici quando assaltano o quando scappano, e nella nostra guerra si nota una certa tendenza alla seconda soluzione, forse perchè movendosi nella stessa direzione dei proiettili la velocità relativa è minore!

LA LAVORAZIONE DELLE GRANATE DA 149.

UNO STABILIMENTO ITALIANO CHE PRODUCE 7000 PROIETTILI DIVERSI AL GIORNO. - SALONE DELLE MACCHINE.

Se tutti i ceti di proiettili hanno comune la nascita, la educazione è diversa: una macchina che lavora un 75 non può lavorare un 305; il tornio che lavora l'alta borghesia si sentirebbe umiliato se dovesse lavorare un proiettile di piccolo calibro. Tutti però nascono dalla gran madre comune agli uomini, la terra, giacchè la provvidenza creò gli uomini, ma diede loro, oltre che i mezzi per vivere, anche quelli per sopprimersi a vicenda.

Le miniere di ferro dànno il minerale che, trattato negli alti forni, dà la cosidetta ghisa di prima fusione; gli alti forni, quelle torri elevate tronco-coniche così frequenti nei paesi minerarî del nord e che da noi si ammirano sulla spiaggia che guarda l'isola sacra alle memorie napoleoniche, sono le grandi incubatrici anche dei proiettili. In alto si caricano a strati alternati di minerale di ferro e di carbone assieme ad altre sostanze minerali che facilitano la fusione; in basso, in torrenti di fuoco si raccoglie la ghisa fusa entro impronte preparate nella terra. Gli alti forni ricordano quei prestigiatori ambulanti che sulle piazze, davanti alle folle attonite dei contadini, mangiano la stoppa infuocata, per estrarre poi dalla bocca dei nastri variopinti di carta: essi ingoiano invece minerale e carbone e rigettano del metallo fuso, una combinazione di ferro e di carbonio, la ghisa. Quella destinata ad essere trasformata definitivamente in proiettili, viene mandata alle acciaierie, dove appositi forni, levando una parte del carbonio che essa ha assorbito nell'alto forno, la trasformano in acciaio; le acciaierie sono, in fondo, per le ghise una specie di intermediario, un agente del fisco, che ne riduce la ricchezza in carbonio, e ne aumenta la resistenza.

I forni delle acciaierie che compiono queste funzioni fiscali, sono generalmente più bassi, schiacciati, non hanno lo slancio e la maestà degli alti forni, sono quasi timorosi della funzione che compiono, del trattamento veramente iniquo che essi fanno subire alla ghisa, rifusa, mescolata con del ferro, ricolata in forme di materiale refrattario dalle quali si estrae, quando è freddo, il lingotto di acciaio, più azzurro, più lucente, più resistente. Vi è però dell'acciaio, impiegato pure nella fabbricazione dei proiettili, che può vantare un trattamento più nobile di quello subìto dal suo collega proveniente dai forni a carbone; è l'acciaio ottenuto nei forni elettrici, una piccola ma coraggiosa minoranza oggi per l'Italia che deve diventare, e lo diverrà col tempo, una potente maggioranza.

La temperatura di fusione è ottenuta in tali forni con la corrente elettrica, fornita dalle centrali idro-elettriche, dal cosidetto carbone bianco anzichè da quello nero. La nobiltà del trattamento modifica le proprietà dell'acciaio, lo migliora, lo dà più puro, ma costa anche di più. Le colate dei forni

IL DEPOSITO DELLE SBARRE TONDE PER PROIETTILI. - BICCHIERI IN CORSO DI LAVORAZIONE PER GRANATE DA 149.

Martin, così si chiamano i forni a carbone che compiono la funzione di nobilitare la ghisa, dopo averla maltrattata, o quelle dei forni elettrici, rappresentano uno spettacolo grandioso, impressionante, indimenticabile, che ricorda i più bei fuochi d'artificio; dopo tale spettacolo si penserebbe che dovesse finire la *via crucis* del metallo! Ma invece essa incomincia proprio allora, giacchè i lingotti di acciaio messi in forni di riscaldo diventano prima rossi, forse per la vergogna (pensate che sono introdotti nel forno nudi), poi bianchi per lo spavento, ed in tali condizioni di incoscienza vengono estratti, introdotti fra i rulli del laminatoio che stringe, spreme, allunga ed assottiglia senza dar tempo all'acciaio di rinvenirsi: quando ritorna all'aspetto freddo normale si trova cresciuto di lunghezza, ridotto e cambiato di sezione, o tondo con diversi diametri, o quadrato.

***

È sotto la forma di sbarre rotonde o di lingotti a sezione quadrata che l'acciaio è inviato alle ditte che fabbricano i proiettili; esso viene accumulato in appositi locali, spesso all'aperto, in attesa del turno di lavorazione, sia che si vogliano preparare i cosidetti bicchieri, cioè la parte cilindrica del proiettile, sia che si vogliano preparare le cosidette ogive, vale a dire la parte conica.

I bicchieri si possono ricavare da sbarre tonde di un diametro leggermente superiore, o dai lingotti; nel primo caso le sbarre tonde sono tagliate con apposite macchine in cilindri poco più lunghi del bicchiere che si vuole ottenere, nel secondo caso il lingotto è tagliato in pezzi di determinata lunghezza, messi in un forno a riscaldare e, giunti al calore ed al colore bianco, levati dal forno e schiacciati fra le forme di una pressa idraulica che stampa i bicchieri greggi. I pezzi cilindrici ricavati dalle sbarre vengono con grande fatica forati su robusti trapani che preparano il foro interno greggio: il lavoro di sgrossatura e di finitura esterno, quello di finitura interno vengono eseguiti sul tornio anche per i bicchieri stampati: il tornio, questa macchina utensile così geniale e così semplice, non distingue il proiettile stampato da quello forato a macchina; qualunque sia la provenienza li tratta in modo eguale, asporta con una precisione ed una delicatezza estrema il materiale che deve essere asportato, e dà il bicchiere della granata o dello *shrapnell* pronto per ricevere l'ogiva e l'anello di rame, il simbolo delle nozze fra il proiettile ed il cannone che dovrà riceverlo.

Perchè tutti i proiettili devono andare a nozze prima di essere adoprati, prima di essere caricati: le nozze vengono stipulate circondando la base del bicchiere di un anello di rame che apposite macchine si incaricano di ricalcare fortemente nella scanalatura praticata sul tornio e destinata a riceverlo.

L'anello di rame serve per la tenuta; quando il proiettile è introdotto nella gola del cannone l'anello rimane schiacciato fra la superficie di duro acciaio del proiettile e quella di acciaio non meno duro del cannone, ed impedisce che i gas che si producono al momento dell'esplosione della carica che deve lanciare fuori il proiettile, possano sfuggire attorno ad esso ed occasionare quindi una diminuzione nella pressione e, conseguentemente, della velocità di espulsione del proiettile stesso; più la velocità iniziale è grande e più lontano arriva il proiettile con

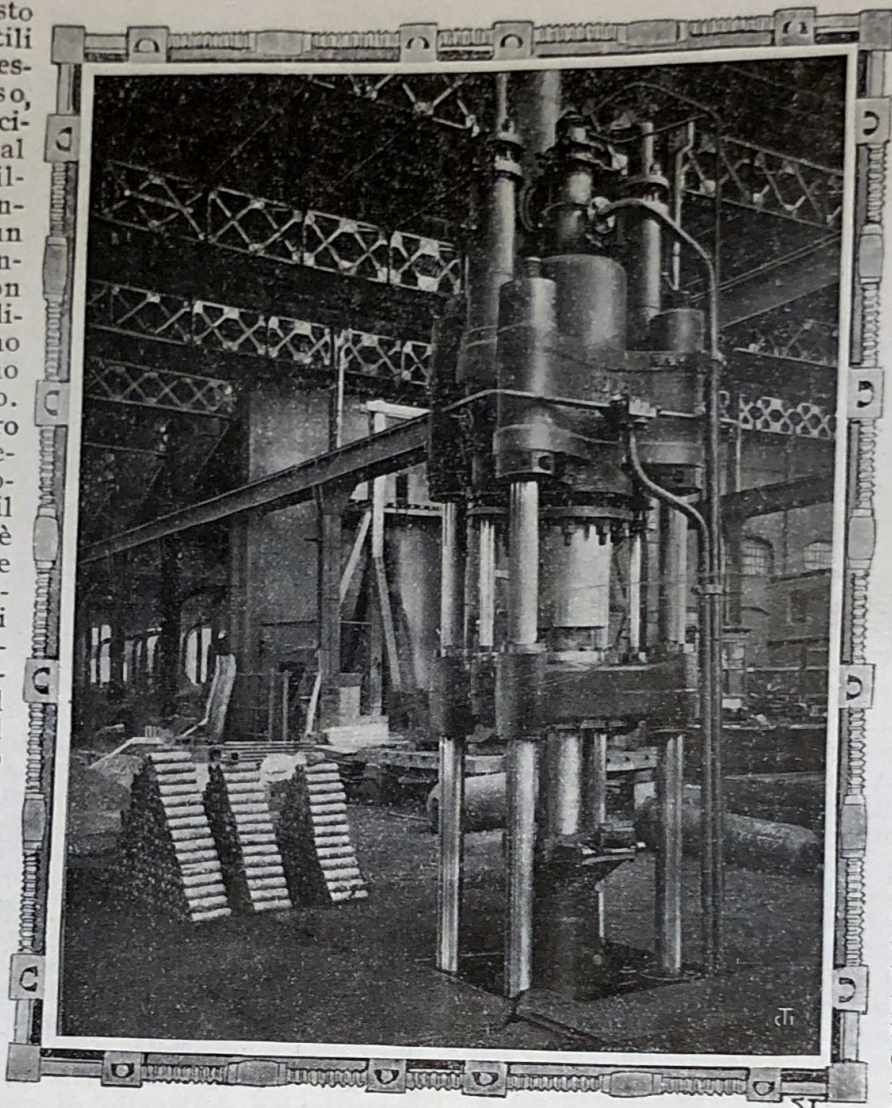
maggiore forza di penetrazione contro gli ostacoli che deve abbattere.

Anche le ogive vengono ricavate al tornio dalla sbarra cilindrica o da pezzi stampati, e fissate al bicchiere con un collegamento a vite solido e di una precisione estrema. Del resto nei proiettili tutto deve essere preciso, di una precisione spinta al decimo di millimetro, controllata con un rigore grandissimo con appositi calibri esatti fino al centesimo di millimetro. Se il calibro non penetra esattamente dove deve, il proiettile è scartato, e se è di dimensioni esuberanti viene rilavorato, se è mancante passa al rottame: il povero acciaio che lo forma, e che è passato attraverso a tante tormentose operazioni, deve ricominciare da capo la lunga litania delle operazioni che lo faranno diventare di nuovo una sbarra od un lingotto: i proiettili scartati dal ceto basso potranno diventare lingotti per i proiettili dell'aristocrazia, qualche povero 305 scartato per qualche decimo di millimetro mancante potrà essere umiliato alla funzione di proiettile da 65.

PRESSA VERTICALE PER STAMPARE BICCHIERI DI SHRAPNELL E GRANATE DA 75.

***

Gli stabilimenti che fabbricano proiettili e che prima della guerra si contavano in Italia sulle dita di una mano, sono ora qualche centinaio. I vecchi stabilimenti si sono ingranditi, molti son sorti o sul nudo terreno o utilizzando stabilimenti costruiti per altro scopo, che la crisi industriale precedente alla guerra aveva vuotato dei lavoratori e delle macchine; molte officine meccaniche che si occupavano dei motori, delle macchine e meccanismi i più svariati, lavorano oggi in appositi riparti le granate, gli *shrapnells*. Qualche migliaio di nuovi torni sta per entrare in funzione, molti di questi che fino a qualche mese fa avevano lavorato gli organi vitali delle macchine della civiltà e del progresso, oggi sgrossano faticosamente e finiscono le granate, i bicchieri degli *shrapnells*, le ogive, i fondelli. La produzione di questi ordigni della guerra aumenta ogni giorno; dove si costruivano le diecine oggi si lavorano le centinaia, dove si lavoravano le centinaia oggi si torniscono le migliaia, dove si sommavano giornalmente le migliaia, si sommano ora le decine di migliaia, presto si sommeranno le centinaia.

Uno stabilimento che produce dei proiettili si visita oggi con rispetto, con compiacimento: in ogni riparto si ha la impressione di un fervore nuovo, si sente il ritmo veloce di un organismo che produce, che fa degli sforzi enormi per produrre: nei riparti di stampatura non si vedono che bocche infuocate di forni che si spalancano per lasciarne uscire i piccoli maselli; presse che muovono con una solennità speciale i loro stantuffi: un soffio, un sibilo, una fiammata ed il bicchiere è stampato. L'operazione si ripete per ogni pressa quasi ad ogni minuto per dieci, per venti presse; il riparto dove masse infuocate si incrociano, scompariscono, ritornano e con nuove forme si allineano sulla terra, può dare ai peccatori l'illusione dell'anticamera dell'inferno. Nel riparto delle macchine un rumore intenso di organi meccanici in moto; una lunga distesa di macchine allineate, raggruppate; una selva di cinghie che le comandano; un via vai continuo di vagoncini, di carrelli, di grue che cessa per un'ora a mezzogiorno ed alla sera per

riprendere con lo stesso andamento, di notte. Ed intanto i proiettili che arrivano informi, tozzi, rugosi, si suddividono fra le diverse macchine, passano attraverso le varie lavorazioni, si riuniscono a centinaia sui banchi di controllo, a migliaia in testa alle corsie tenute libere fra le file di macchine, ed escono dal riparto sagomati, lucenti, finiti. Hanno tutti i diametri, tutte le forme, tutte le dimensioni dei diversi ceti cui appartengono, tutti i pregi, tutte le bellezze; quelli piccoli snelli, leggieri; quelli grossi pesanti, panciuti. I primi sono dei bimbi con i quali si fa subito amicizia, che si lasciano prendere facilmente, palleggiare; quelli grossi incutono un pauroso rispetto, si toccano con precauzione; nella loro fredda austerità sembrano comprendere l'alta missione alla quale saranno destinati.

I proiettili completi di lavorazione vengono accuratamente verniciati, una verniciatura che è una carezza, un incitamento a fare il proprio dovere, una protezione contro la ruggine; dopo la verniciatura vengono imballati in apposite casse di legno: terza classe per i proiettili proletarii, 12 o 16 per scompartimento; seconda classe per i borghesi, prima classe per la borghesia alta e talvolta scompartimento riservato: una cassa di legno robusta per un solo 305. Le casse si ammucchiano nel magazzino di spedizione, presso i binarii, se ci sono, in attesa di essere caricate sui carri che le porteranno agli arsenali dove ad ogni proiettile viene introdotta l'anima sensibile, fatta di alto esplosivo, e viene montata la spoletta.

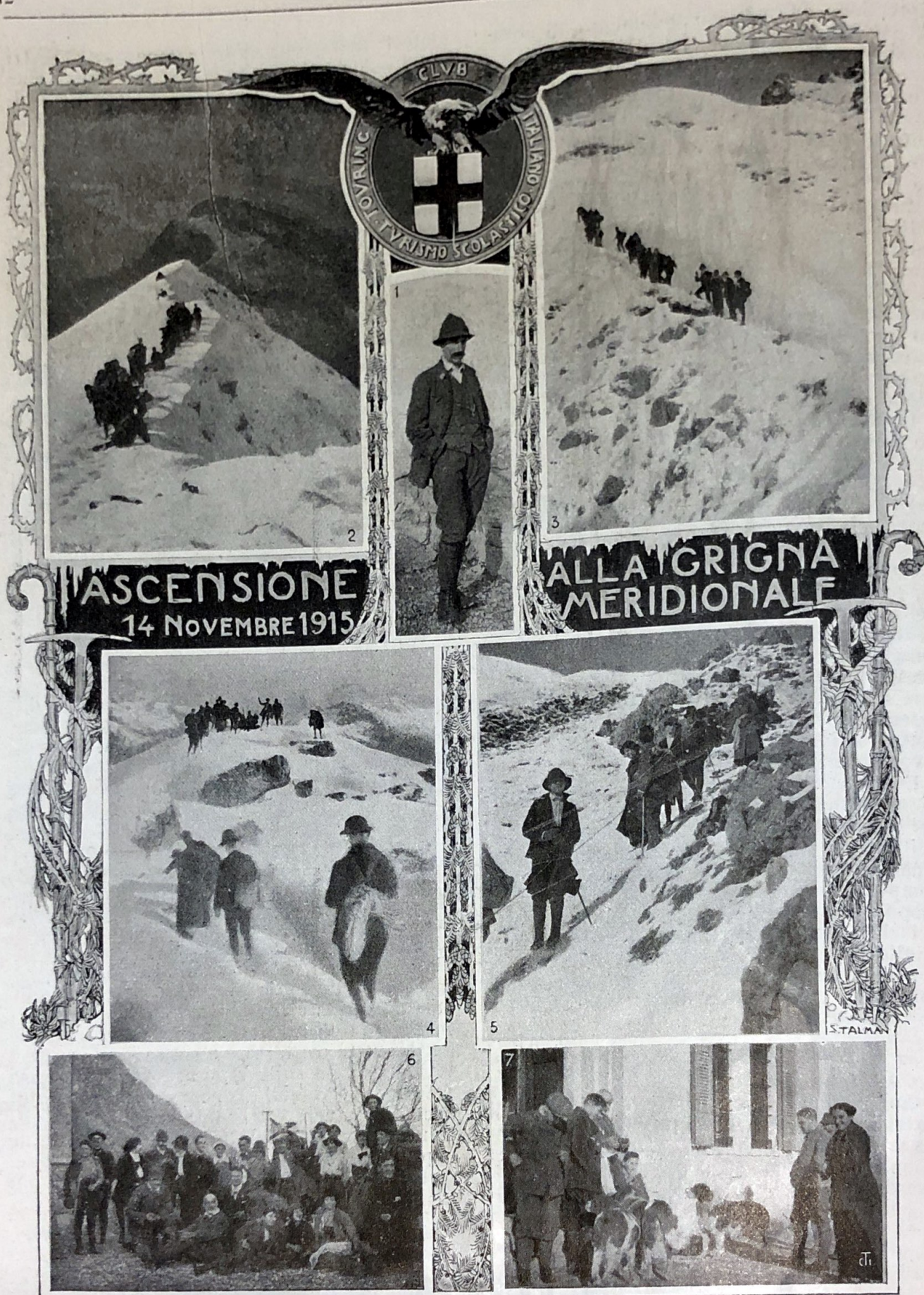
E' la penultima sosta che i proiettili compiono prima di arrivare al fronte, prima che dei robusti e sbuffanti autocarri li scarichino nei depositi annessi ad ogni corpo d'armata. Quando essi escono da tali depositi è per compiere un dovere, è per coronare in uno scoppio demolitore l'opera di tutti gli artefici che dalla terra informe hanno creato a migliaia questi lucidi messaggi della morte, è per ritornare sulla terra dalla quale essi sono nati, per chiudere un ciclo di dolori e di speranze.

* * *

Cari e santi proiettili che in un corpo di acciaio racchiudete un'anima che si infiamma ed esplode al minimo urto od alla vista di qualche gruppo nemico, voi siete le avanguardie del nostro esercito, siete gli annunziatori delle vittoriose falangi dei nostri baldi soldati che, completando la vostra opera di distruzione sulle cose e sugli uomini, ritornano alla patria i sanguinanti lembi di terre che per tradizione le appartengono. Voi che ora a stormi attraversate roteando e sibilando le valli ed i monti delle terre che saranno presto italiane, voi che potete abbracciare nel vostro volo fulmineo le regioni dove si parla il nostro linguaggio, dove vivono ancora le memorie dei nostri avi, dove l'aria ancora vibra dei ruggiti del leone di S. Marco, ditelo voi se l'Italia poteva tenere un confine così aperto, così dominato, un confine che la rendeva debole anche essendo forte, ditelo a tutti i tremebondi, a tutti i timidi, a tutti gli incerti.

E quando gli artiglieri con fretta febbrile, con l'ansia nel cuore e la fede negli occhi vi introdurranno nella gola lucente del cannone che vi lancerà lontano lontano a gridare nel fragore dell'esplosione il nome dell' Italia, della nuova Italia in armi, allora ricordatevi che anche a voi sono affidati i destini di molte migliaia di soldati, di molti milioni di cittadini; fate che non le sole leggi della dinamica ma la fede di tutti coloro che non temono, la speranza di tutti quelli che soffrono, guidino la vostra traiettoria; fate che ogni vostro frammento incontri un ostacolo da demolire, un nemico da abbattere.

E se uno di voi, quando più lontana dai nostri confini ferverà la lotta, avrà la ventura di incontrare un vecchio cadente circondato da una pompa imperiale e da una schiera di cortigiani gallonati, un vecchio che fissa attonito gli occhi nello spazio dove forse non vede che capestri e capestri, se uno di voi un giorno avrà quella ventura, si ricordi di risparmiare quel corpo che racchiude un cuore di acciaio più duro di quello che forma il vostro involucro; ma a quelle orecchie, che il pianto di milioni di esseri, gli urli di migliaia di vittime, le imprecazioni dei fucilati, degli impiccati, degli sgozzati, degli annegati hanno indurito, a quelle orecchie gridate forte, perchè odano anche i cortigiani: oh imperatore di un impero male amalgamato col terrore e col sangue, tu devi vivere, vivere sulle sciagure della tua casa nefasta, vivere sulle rovine del tuo regno di sventure, vivere fra i fantasmi delle tue vittime, per vedere l'Italia, l'oggetto delle tue cupidigie senili, grande, sempre più grande, forte, sempre più forte, bella, sempre più bella.

GIUSEPPE BELLUZZO.

I. MARIO TEDESCHI: LA GUIDA DELLE GIOVANI SCHIERE. — 2. SULLA SPALLA DELLA CRESTA CERMENATI. — 3. LA SALITA PER LA CRESTA CERMENATI. — 4. LA VETTA (M. 2184). — 5. LA DISCESA PEL CANALE CAIMI. — 6. AL RIFUGIO ALBERGO CARLO PORTA, DELLA SEZIONE DI MILANO DEL C. A. I. — 7. I GUARDIANI DEL RIFUGIO.

(fot. Lattuada, Marzorati, Taccani).

QUANDO, a guerra finita, lo storico militare emetterà un giudizio complessivo sull'opera compiuta dalle singole armi in questa immane conflagrazione, non v'è dubbio che riconoscerà incommensurabile il contributo recato alle moderne azioni di offesa e di difesa da tutti i nuovi mezzi di locomozione, ed in ispecial modo dall'automobilismo.

La vittoria della Marna non sarebbe stata possibile senza il fulmineo dislocamento di grandi truppe a mezzo di tutti gli *autobus* ed i *taxis* della vicina metropoli; l'avanzata dei tedeschi in Polonia potè compiersi solo per il numero straordinario di *camions*, che le autorità avevano, da tempo, predisposto presso gli industriali e all'ultim'ora requisito; molte delle più ardue posizioni alpine conquistate dai nostri soldati furono tenute salde col concorso di grosse artiglierie trainate in luoghi impervî dalle novissime *autotrattrici*.

UN GRUPPO DI VOLONTARI AUTOMOBILISTI: IL COMM. FEDERICO JOHNSON (*), DIRETTORE GEN. DEL T.C.I.

Fu grande ventura per l'Italia l'avere entro i confini alcune importanti fabbriche d'automobili, che tutte superarono sè stesse, producendo molto e bene; fu non minore ventura l'aver potuto improvvisare in pochi mesi un esercito di meccanici-conduttori quale ogni altra nazione potrebbe oggi invidiarci.

Chi ha visto all'opera i nostri guidatori di autovetture o di autocarri, e con essi i fratelli minori, i motociclisti, non può ricordarli senza un sentimento di orgoglio e di ammirazione. Il trasportare persone e cose su strade normali e in pianura, può sembrare facile e gradevole; ben diversa fatica è quella di percorrere, con ufficiali d'alta responsabilità o con carichi pericolosi, strade strette, ripide, rovinate dall'eccessivo carreggio, di notte, a lumi spenti, in regioni battute dal fuoco nemico.

La nostra zona d'operazioni tanto bella a vedersi, è la più terribile a percorrersi: si rabbrividisce al pensiero di quello che avrebbe potuto accadere, se il trasporto di tutte le vettovaglie e le munizioni, rese oggi necessarie dalle forme nuove della guerra, si fosse dovuto fare con carri o a dorso di mulo, come s'usava un tempo.

E' giustizia pertanto ricordare come i primi in Italia ad intravvedere la grande funzione che l'automobile avrebbe avuto in un conflitto armato, siano stati quelli che nel

(fot. A. Calderoni).

1. PARTENZA PER UDINE. - 2. CAPORETTO. - 3. IN VISTA DI TRIESTE. - 4. MIGLIAIA DI OPERAI TRACCIANO NUOVE STRADE CARROZZABILI SUI MONTI. - 5. IN ISPEZIONE ALLE BATTERIE SUL MONTE C...

1908 si unirono a fondare il «Corpo Nazionale dei Volontari Automobilisti», istituzione civile avente per iscopo di contribuire alla difesa della Patria. Non erano molti allora: ma il loro numero si era andato a mano a mano ingrossando in questi ultimi due anni, e tanto più, quanto più la guerra minacciava di battere alle nostre porte. Nel giorno della mobilitazione gli iscritti erano 960. Però le autorità militari non ne chiamarono a prestar servizio che poco più di un terzo, e in varie riprese: in tutto 360. Ciascun volontario si presentava colla sua autovettura ed assumeva a proprio carico il deperimento della stessa per tutta la durata della guerra: e pochi eran quelli che anche non si presentassero con un meccanico di fiducia, questo pure a loro spese. Si avevano così *equipes* automobilistiche di prim'ordine, con macchine per la maggior parte nuove e di grande potenza, con personale esperto ed affiatato. I servizî prestati in tali condizioni non potevano essere che eccezionali, e riuscirono difatti inestimabili.

Il riferirne particolarmente non è cosa agevole, perchè le attribuzioni toccate ai volontarî furono svariatissime, dalle più difficili e riservate alle più comuni ed umili, l'adempimento delle quali ultime non fu del resto meno meritorio. Come ben si comprende, non si trattava di un Corpo destinato ad azioni collettive: ogni sua prestazione aveva carattere individuale. Così presso taluni comandi i volontarî erano stati assunti alle funzioni di ufficiali d'ordinanza; presso tali altri si era tosto usufruito anche delle attitudini non esclusivamente automobilistiche dei volontarî, dei quali molti provenivano dalle professioni liberali.

Non sembri un paradosso: l'importanza di questo Corpo era dimostrata dalla stessa etereogenità de' suoi componenti: uomini della più disparata età, delle più opposte regioni, delle più svariate occupazioni di studio e di lavoro, tutti nell'ora del grande cimento avevano sentito di doversi offrire alla Patria sotto quella veste che in loro sembrava più rispondente alle esigenze militari: si erano offerti conduttori delle proprie macchine; l'offerta generosa rappresentava però per molti una ben modesta riduzione e costrizione della loro attività e capacità. Era una volontaria diminuzione dell'individuo: ma ne avvantaggiava in valor morale l'opera sua.

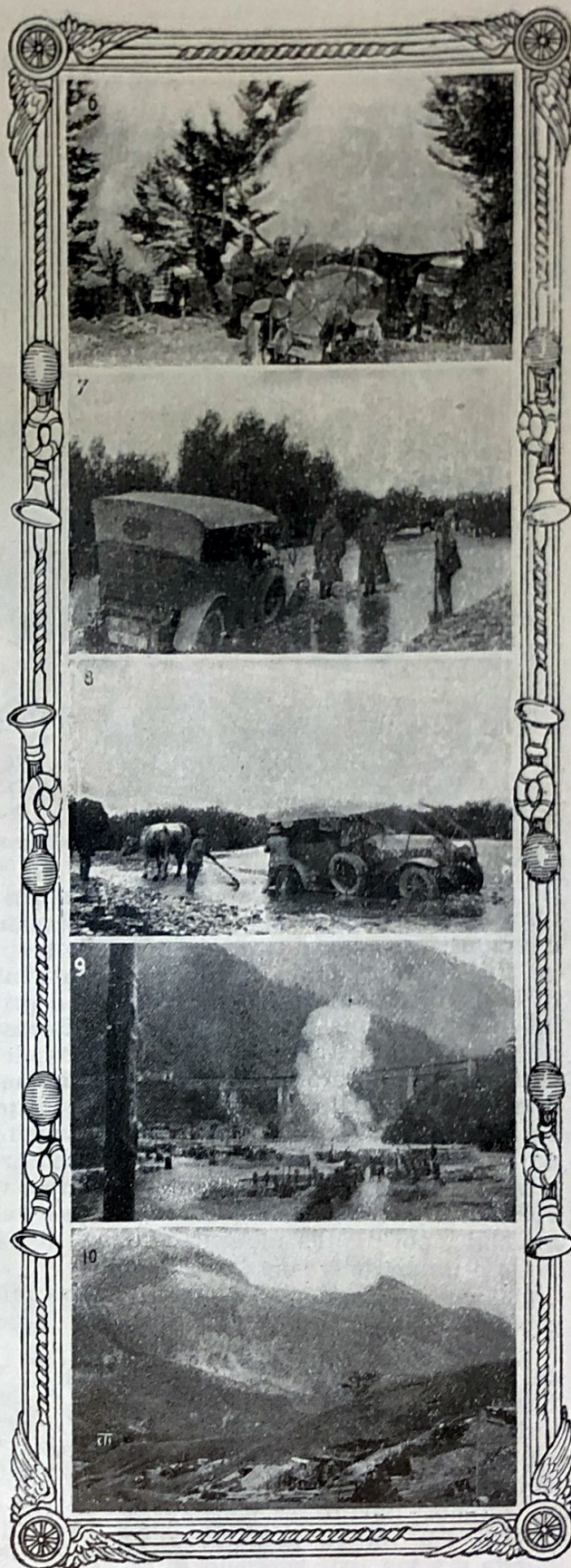
Vedevamo così fra i volontarî più entusiasti ed attivi alcuni notissimi uomini politici, come gli onorevoli Eugenio Chiesa e Grosso Campana a fianco dei primi pionieri dell'automobilismo nostrano. Il Gregorini Bingham e Vincenzo Florio, e del più grande nostro organizzatore sportivo, Arturo Mercanti: trovavamo assieme i rappresentanti di alcune antiche famiglie nobili, Medici, Ricasoli, Brandolin, e molti fra i nomi più noti della nostra vita industriale e commerciale, Augusto Calderoni di Milano, Golinelli di Ferrara, Bombrini di Genova, Perrone di Roma; v'erano infine uomini di scienza ed uomini di lettere.

Il nome però che anche in questa circostanza vorremmo segnare a lettere d'oro è

quello del comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring Club Italiano. La partecipazione di un tanto uomo al corpo dei V. A. ne accresceva il lustro e ne attestava senz'altro la pratica utilità. Benchè insistentemente pregato, il comm. Johnson non volle passare agli ufficî del comando per assumervi mansioni direttive: egli volle restare semplice gregario e partecipare alle esplicazioni attive del Corpo. Con un ardimento veramente giovanile, con un fervore patriottico senza pari, egli fu di esempio a tutti per il senso di rigorosa disciplina e per lo slancio e il valore dimostrati nel compimento de' suoi numerosi incarichi. Egli voleva essere un uguale tra gli uguali; ma non invano si ha un passato come il suo. Colleghi e superiori, i generali stessi, ch'egli doveva accompagnare nei giri d'ispezione, non sapevano vedere in quella salda e simpatica figura di gentiluomo soltanto il sottotenente o il caporale (come a lui meglio piaceva di sentirsi chiamato): tutti al vederlo riconoscevano in lui il benemerito promotore di quelle manifestazioni ciclo-moto-auto-alpinistiche, che tanto hanno giovato al rinnovamento fisico della nostra gioventù, il capo di quella associazione, che ha elevato al più alto grado lo spirito degli italiani facendo a loro conoscere con mille pregevoli pubblicazioni tutte le bellezze del nostro paese. All'ammirazione per lui si unisca perciò sempre un vivo senso di gratitudine.

Toccò precisamente al comm. Johnson di essere in testa alla famosa colonna di 40 autovetture, che nei primissimi giorni della mobilitazione si portò da Monza ad Udine, battendo un *record* per la regolarità e la rapidità della marcia.

Mille altre scene grandiose e memorabili, scene di eroismo o di desolazione, si sono offerte agli occhi dei volontarî nei mesi seguenti; per attestazione concorde però nessuna visione riuscì così commovente e così fantastica come quella apparsa loro nel primo viaggio. Era tutto il popolo in armi, tutto il sangue migliore della nazione, che affluiva verso la frontiera, verso la parte minacciata. In ogni città, in ogni borgo la popolazione dei vecchi e delle donne acclamava e gettava fiori ai soldati che passavano e quell'entusiasmo faceva sembrare ancor più bella e gloriosa la loro meta.

In quella vertiginosa corsa gli automobilisti avevan sorpassato dapprima le artiglierie pesanti, poi le innumerevoli fanterie (le rive del lago di Garda ne eran tutte nere) e più avanti ancora i reggimenti di cavalleria: quella incalzante rivista dell'esercito in moto aveva messo in luce la funzione essenziale, che gli automobilisti eran chiamati ad esercitare. Essi erano l'elemento veloce che doveva integrare i rapporti fra le varie armi, fra i varî comandi, fra le varie fronti: essi avrebbero dovuto portare ordini da un comando a un altro, trasportare informatori, accompagnare ufficiali e soldati, favorire la distribuzione dei viveri e delle munizioni e

(*fot. A. Calderoni*).

6. SUL MONTE C..... - 7. BRUTTA SORPRESA A UN GUADO DOPO UN TEMPORALE. - 8. UNICA SOLUZIONE SOTTO MANO... - 9. SPARO DI UN 305 IN VALLE D.... - 10. CONCA DI PLEZZO: IN FONDO IL ROMBON.

purtroppo anche, in caso di necessità, sfollare dei feriti gli ospedaletti avanzati.

Di cotal genere furono infatti le prime mansioni che ad essi toccarono appena giun-

IL CORPO DEI VOLONTARI SI SCIOGLIE. LA PARTENZA. (*fot. A. Calderoni*).

ti in zona di guerra; ma non fecero poi difetto anche le mansioni di carattere diverso e straordinario, quasi tutte in pro' delle truppe già operanti sulla linea del fuoco e al di là degli antichi nostri confini. Fu nei primi giorni che una granata austriaca distrusse, senza far vittime umane, un nostro elevatissimo osservatorio d'artiglieria: immediatamente fu dato ordine ad un volontario automobilista di portare sulla cima del monte un grosso canocchiale di ricambio: per arrivarvi nel più breve spazio di tempo il volontario dovette usare prima della sua automobile, poi di una motocicletta, poi di un mulo e infine delle sole sue gambe.

Qualche giorno dopo, mentre le nostre più grosse artiglierie proteggevano con un fuoco d'interdizione, un'avanzata dei fucilieri in un punto assai conteso, il comandante della batteria rilevava con disperazione che alcune casse di inneschi non corrispondevano al pezzo. Si sarebbe dovuto sospendere il tiro. Un volontario automobilista era mandato immediatamente al più vicino arsenale per riparare all'errore: doveva percorrere, ad una velocità pazza e senz'arrestarsi, più di 600 chilometri ma lo scopo era raggiunto. Il tiro non era sospeso. L'avanzata poteva felicemente proseguire.

In un assalto sopra il medio Isonzo un alto ufficiale veniva ferito gravemente agli occhi. Era notte: nessuno osava operarlo. Fu richiesta l'automobile di un volontario e questi rapidamente portò il ferito alla più vicina clinica universitaria. Il professore dichiarò che un'ora sola di ritardo avrebbe cagionato la cecità completa di quel valoroso.

Abbiam citato tre fra i più comuni episodî: potremmo raccontarne a centinaia, e in tutti avrebbero risalto le doti caratteristiche dell'automobile, le doti tanto necessarie in periodo di guerra: la prontezza e la celerità.

Cinque mesi precisi durarono i servigî degli automobilisti volontari. A novembre i V. A. furono congedati: ma non è improbabile che essi siano richiamati a primavera, ciò che è nei loro voti.

Chi è stato alla fronte se ne diparte sempre con un po' di rammarico: non per la nostalgia del pericolo, ma per quel senso di fraternità che, dopo qualche mese di vita in comune, lega il soldato al soldato. Dovunque i V. A. hanno prestato servizio, hanno lasciato un gradito ricordo e il loro richiamo avverrà; ma, se anche il loro còmpito militare dovesse oggi considerarsi come definitivamente chiuso, pensiamo che legittima in tutti dev'essere la soddisfazione di aver appartenuto ai V. A., perchè l'opera di questo Corpo fu indubbiamente di molta utilità alla Patria nell'ora della sua grande prova.

TEODORO SERTI.

Ciascuno, e senza voler mostrare orgoglio di dolore, ha la sua «via crucis»: ciascuno, che abbia già dentro di sè un certo spazio considerevole di vita, è andato innanzi colla sua passione da illusione a disillusione, ora confortato ora sconsolato, e può, se ben riguarda, riscontare più precisamente le tappe del suo cammino.

La memoria non è continua. Il passato, quando non ci opprime colla sua onda grigia e immensa, non si snoda dinanzi agli occhi quale una strada che si rifaccia in sogno, come s'è fatta in realtà con tutti i suoi particolari, di anno in anno, di giorno in giorno. No.

Allo sforzo della memoria, o al ritorcersi involontario dell'animo, nel rimpianto del tempo che se ne va, il passato riappare come a nuclei che emergono via via più chiari di tra un confuso formicolar d'ombre.

Sono le stazioni di questa passione misteriosa che diciamo vita. Stazioni per l'anima, dove arrivammo con pena o con gioia, tardivi o frettolosi, con un grosso bagaglio di speranze o con una misera valigetta, in cui non restava che il più umile «necessaire» di illusioni per poter continuare la «toilette» dell'esistenza.

... DOVE ARRIVAMMO CON UN GROSSO BAGAGLIO DI SPERANZE ...

Stazioni dove ci aspettavano amicizie piacevoli, compagnie spensierate, affettuosità di sentimenti, ebbrezze di ardori che si giuravano eterni, mentre già sminuivan fugaci: o appena scesi, ci assaltavano ansiose cure, ci seguivan cortei di malinconie e ci accoglieva il disinganno. Meglio... meglio sempre, che capitarvi soli in una nebbia vacua di noia, così alla deriva, come un rottame trascinato dalla corrente.

Ebbene per me, come, io credo, anche per quelli altri molti i quali abbiano un poco girovagato il loro paese, dietro il fantasma della fortuna, per me parecchie di quelle stazioni spirituali si congiungono, si identificano quasi colle stazioni materiali cui sbarcammo in realtà con la nostra vera persona di carne e di ossa.

In ogni comedia e in ogni tragedia d'amore moderno, — diceva una signora di spirito acuto, — v'è sempre nello sfondo una stazione ferroviaria; è umiliante!.... E ripensandola ora la frase, che mi sembrava un paradosso, suona tutta di verità, anzi che si allarga ad ogni evento, comico o tragico, un poco importante della nostra vita. E la stazione non appare più semplicemente insieme con altre immagini nello sfondo, ma lo domina, ne diviene il centro: è tutto lo scenario.

Si fanno vaghe nella lontananza del passato su cui si intricano i nostri atti e i nostri sentimenti, le vie delle città abitate, le strade delle campagne trascorse, le case stesse e le stanze dove ci raccogliemmo a gioire od a soffrire e vani-

LA STAZIONE VASTA E FRAGOROSA, PIENA DI SBUFFI E DI COZZI E DI VOCI, TUTTA ANNERITA COME UN ANTRO....

scono scialbe o solo si intravvedono a tratti, a lembi macabri, come gli avanzi di una demolizione o di un disastro; ma rimane invece intatto nelle sue linee essenziali, quel punto d'approdo o d'avvio, termine o inizio di una certa nostra ventura.

Ecco, ecco la stazione del nostro primo viaggio: quella che ben conosciamo in ogni sua parte, in ogni finestra e in ogni spigolo, dove prima di partir noi, accompagnammo altri, parenti, amici, che se ne andavano verso un mondo a noi ignoto, e tanto desiderato, e dove altri accogliemmo che dall'ignoto giungevano e fiutavamo loro intorno quasi l'aroma del nuovo guardandoli con un senso di meraviglia. Con che balzo nell'animo ce ne staccammo, se pur trepidi di un mistero che ci attendeva! e come ancora, nitidamente, la vediamo sparire laggiù, mentre siamo protesi a salutarvi di un ultimo cenno qualcheduno che di là ci saluta! Come è rosea, come è sorridente, come è fresca (era un mattino, certo, luminoso quando la lasciammo) quella stazione di prima giovinezza! Un arbusto di rose vi rampicava su, su dalla porta della sala d'aspetto fino alla finestra del capo-stazione: ed era fiorito quel mattino.

Ma noi sognavamo ben altra raccolta di fiori, là, nell'ignoto verso cui correvamo anelando.

E ora che non daremo per poter cogliere ancora una rosa, una sola di quelle di quel mattino? meglio era forse rimanere là presso la culla, come i nostri vecchi: non cercare oltre.

Via, via coi rammarichi....

E la stazione della grande città, dove ci trovammo svagonati più che sbarcare, e quasi indogliti come polli portati al laccio? La stazione vasta e fragorosa, piena di sbuffi e di cozzi e di voci, tutta annerita come un antro e con certe lucentezze dentro come di ori in un forziere brunito!

Ne risentimmo quasi una specie di sgomento, pur con l'anima avida ed allegra e una vaga angoscia pel petto. Ci riceveva non ostile, ma trascurante di noi piccoli esseri, essa grande, mastodontica: ci parve la bocca di un immenso corpo voraginoso in cui dovessimo essere travolti.

Eppure, quando ne escimmo baldamente per accrescerci animo e ci rivolgemmo a rimirarla, le scoprimmo un nuovo aspetto sul suo orizzonte fumoso: l'aspetto di uno strano tempio, il tempio della speranza.

E gaia ci sembrò la gente che vi entrava e ne usciva, gaia per il movimento di fretta, per la sua vivacità: e l'ammirammo e la paragonammo alla nostra, a quella donde ci eravamo partiti, che misera, misera impallidiva laggiù senza vita, degna di una gentile pietà.

Per un poco di anni il flutto del passato ondeggia fra questi due porti terrestri. Se anche noi ne vedemmo altri e varii, se anche trascorremmo a più vasti, nessuno, in quel primo agitarsi della giovinezza che si schiude e si compie, ci attrasse così fortemente da lasciarci nella memoria il suo particolare disegno. L'incoscienza e la coscienza non gli diedero rilievo. Più tardi, cominciano

... SULL'USCIO DELLA "TERZA CLASSE,, ... UN CUMULO DI PACCHI ... E MIGRANTI COI LORO INVOLTI CENCIOSI ...

i veri rivolgimenti e nell'anima che matura si imprimono per gli occhi, roventi segni che anneranno poi, nè si cancellano. Più tardi anche la gioia non fugge via così lieve e volubile come una spuma; ma porta in sè qualcosa di sofferto che rode la tavola della memoria.

E più tardi, ecco, vedo stazioni e stazioni...: e quale livida, traspirante come un continuo sudor freddo, lacerata da fragori sgraziati; e nei muri, invasi da lebbra in larghe macchie mostruose, occhiaie di finestre opache, morte, e qua e là lumini da tombe..... Uomini scendono dai treni che arrivano ansimando, come scrollati via, si ammassano simili a un gregge, invadono sordidi gli atrii, mi premono, mi soffocano.... sbucano in una piazza contornata d'alberi calmi....: e quale gelida, nitida, levigata, crudelmente nemica a chi non sia potente, quasi apparecchiata a respingerlo, a stritolarlo nei suoi lucidissimi congegni.

Ma te pure rivedo in un'ora di gioia, aspettando con fede una persona amata; te rivedo vasta, strepitosa, sotto le alte vetrate, addolcita in tutto il tuo ferro, dal soffio e dalla luce morbida della sera, che fa rilucere le rotaie sfuggenti verso una nebbia azzurrina, e accende globi opalini e sveglia, qua e là, smeraldi e rubini agli scambi.

E pur te ugualmente gioiosa e forse più, piccola stazione marina, in un meriggio di vento che sferza gli oleandri nei vasi lungo la facciata, e ti fa rabbrividire quasi nella tua veste gialletta, ma lietamente come una bimba che torni da scuola col suo premio stretto al petto....

E voi tutte in fila, simili come sorelle, salutate in una sera d'autunno da un trenino, piene di luci e di bisbigli, raccolte intimamente alla prima freddura, fra macchie di alberi e festonate di piante odorose.....

Si ritornava dopo un giorno di gioia piena, si rientrava nella città con ancora nell'anima un vapore di ebbrezza; pareva che, ad ogni arresto del treno, altra gente lieta dovesse approdare. Tutto il mondo era bello. E quella dove accompagnammo quella che non dovevamo veder più e ne sentivamo il presagio....?

Ricordiamo la sua facciata intontita; una vetrata che sbatte, un bimbo che si aggrappa piangendo alle gonne materne di sull'uscio della «terza classe»...; un alto cumulo di pacchi abbattuto contro un muro che un facchino va caricando adagio su un carrello; poi un attimo od un'eternità di silenzio.... e il bimbo riprende a piangere; mentre passano e passano migranti coi loro involti cenciosi.....

Alcune ci accolsero irridenti con uno scherno; assistettero beffarde una nostra vana attesa, dileggiandoci di striduli fischi.... Alcune restarono rigide, impassibili, chiuse coi

... GIOIOSA, PICCOLA STAZIONE MARINA... NELLA VESTE GIALLETTA...

loro vetri lucenti, straniere al dolore che ci lacerava Le linee regolari della loro architettura senza arte, ci parvero implacabili alle contorsioni della nostra anima; gli uomini, curvi a scrivere alle loro tavole ingombre di carte, ci annunziarono la inesorabile monotonia delle esistenze sicure, senza avventura, ma senza agonie; il tic-tic delle macchine telegrafiche ci disse l'inutilità del nostro sforzo passionale....

Esse conoscono, esse sanno le miserie della umanità. Nella lor calce, nei loro mattoni, nelle loro pietre, nel loro ferrame, son corsi tutti i brividi della nostra povera carne. Conoscono, sanno che tutto passa, gioia e dolore; hanno vedute tutte le ansie; hanno vedute tutte le allegrezze delle accoglienze e tutti i pianti ed i singulti dei distacchi....

Nel loro aspetto, a chi sapesse ben guardarle ed intuirle, è ogni presagio. Ma chi le guarda nell'attimo in cui la sua follia lo trascina?

L'uomo entra, balza, fugge; balza, fugge, esce; sospinto nel suo vortice.... Se vi si arresta, egli vi si muove immerso nell'alone del suo desiderio. Non vede le cose che vorrebbero ammonirlo; non ascolta la voce che lo respinge e lo richiama.

Dopo, dopo.... sì; allora ricorda e comprende....

Ma le cose non hanno più potere; è finita. E tutto ciò per il meglio forse.

Guai a tutta l'immensa torma dei randagi, se udissero gli ammonimenti delle cose! guai se la stazione a cui arrivano, illusi di trovare un bene mutando luoghi, aprisse loro il velo della verità! dicesse che sono pazzi, i più, e che il bene era là donde partirono, come qui dove arrivano!, dicesse che tanto più ci si affanna a camminare col corpo, tanto meno si ottiene e tanto meno ci si appaga. Ci si stordisce; ecco l'effetto. No; gli uomini non comprenderanno mai, perchè sono uomini appunto, cioè animali viaggianti.

E lo sanno bene certe stazioni più scaltre, che si son fatte ipocrite; stazioni di luoghi di cura, che cercano di attirare quanto più possono il viandante e gli sorridono civettuole e gli tendon le braccia profumate e son tutte azzimate e sorridenti, e lo incitano come a festa. E il malato che non ne scopre il sogghigno, spera e si rallegra. Evviva la ipocrisia benefica!

Sì; mascheratevi pure stazioni per malati e per sani (tutti un poco malati) stazioni piccole e grandi; ingentilitevi, infioratevi pietose a quelli che sbarcano col loro carico di illusioni.

Tant'è. Almeno l'entrata sia piacevole.

Eppure, eppure una fra le tante ha ben da esservi; una sincera, chiara, dove se fossi sceso mi sarebbe venuta incontro *la felicità*.

L'ho intravveduta anzi; ma certo, non v'è dubbio; era quella! E chi non vi è passato almeno una volta nella sua vita? E io sciocco, sono sceso all'altra dopo!....

Ma dov'è? dov'è mai? su quale linea? Aspettate, aspettate, che io ricordi....

GIANNINO ANTONA-TRAVERSI.

LE SENTINELLE DELLA NEVE

Questa è la vostra ora, fratelli. Avanti! La vittoria è sulle vette!

***

I soldati dell'inverno la coglieranno. L'appello della prima neve li ha trovati pronti, uniti collo stesso viso e le stesse armi. Sull'attenti, hanno visto le prime raffiche di neve battere dalle montagne conquistate dai bersaglieri di Plava e dagli alpini del Monte Nero.

Ora, sono loro di sentinella quassù. Tra le nevi e in faccia alle tormente. Di fronte agli austriaci e alle bufere della montagna. Due nemici hanno davanti. Formidabili entrambi. Gli uomini e l'inverno. E non dànno tregua. Col freddo e col fuoco. Coi cannoni e gli uragani. Sempre.

Non importa. Di quà, non passeranno. Invano, dai forti nascosti tra le rocce del Carso ovattate di neve le molteplici bocche delle mitragliatrici sgranano i lor rosari di fiamme; invano venti oltremontani flagellano le vette della nuova Italia. Di quà, non passeranno. Le sentinelle dell'inverno sono di vedetta. Tutte ai loro posti. Sulle frontiere tracciate con un solco di trincea profondo e tenace come il morso d'un aratro gigante condotto dalla mano ferrea del Destino.

Le vecchie frontiere son già lontane. Di trincea in trincea, di fosso in fosso, di paese in paese l'onda viva di armati ha guadagnato le nuove frontiere.

Torrenti di baionette. Fasci di canzoni. Brividi di lame. E di trincea in trincea gli eroi di Cantore e i soldati di Negrotto hanno strappato le posizioni nemiche.

Già, l'estate è lontana. Le macchie rosse sono stinte. Sottoterra, gli eroi morti, il viso verso il cielo, attendono il compimento del Destino. La neve ha coperto le vette e le formidabili opere di difesa umana, con una notte sola di candore. Una purezza morbida pare avvolga tutti i campi, le valli, le montagne, le cime che hanno conosciuto già i primi incontri cogli austriaci e le prime vittorie sul nemico.

E le sentinelle dell'inverno hanno ubbidito all'appello. Ora, montano la guardia lassù. Sulle posizioni conquistate dagli artiglieri di Asiago e dai granatieri di Monfalcone, dagli alpini del Tonale e dai bersaglieri di S. Michele, dai fantaccini del Carso e dal genio dell'Isonzo.

Eccoli: immobili nella solitudine. Invisibili quasi, nell'immensità bianca. Immobili e invisibili, ma presenti!

E sono una catena sola che allaccia vetta e vetta, che stringe guglia a guglia, che intreccia punta a punta. Sono soli, a gruppi, a pattuglie. Armati di fucili e di ski. Vestiti come orsi, come lupi, con manti e accappatoi e pellicce e passamontagne, sembrano esseri d'altri tempi sbucati da tane profonde

LE SENTINELLE DELL'INVERNO SONO DI VEDETTA ARMATE DI FUCILE E DI SKI...

scavate or è cent'anni, or è mill'anni, sotto la neve.

Hanno il passo lento e sicuro. Posano gli ski come se volessero di volta in volta mordere la roccia ch'è in fondo. Lasciano nel passare due lievi solchi paralleli: le rotaie degli ski. Fanno, nell'andare sulla neve solida e cristallina, il fruscìo di danze settecentesche. Non parlano quasi tra loro. La montagna li rende muti. Sembran far parte più della natura che dell'umanità: plasmati più nella roccia che nella carne.

Il loro sguardo va lontano, diritto, sicuro. È una freccia senz'arco. Colpisce il bersaglio.

Lo ski è il loro compagno. Il loro cavallo. L'ala capace di scendere e salire, e che muta il soldato dell'inverno in un essere veloce e leggero vestito di nubi e di vento. E appena il sole sta per tramontare, quando l'ultima luce pare si rifugi sulle più alte vette per attendere ancora un poco ad abbandonare la terra, in quell'ora in cui il fascino della montagna invernale è più intenso, in cui il silenzio bianco è più profondo, i soldati paiono salutare coll'armi e col viso l'addio del sole. L'ora è piena di fede. Ha una poesia sua, fatta di nostalgie e di abbandono. Pare che ogni momento che passa ne richiami un altro lontano e un altro più lontano ancora, e questo con quello, riuniti, formino una catena salda e invisibile, che leghi il presente al passato.

Forse, giungon di lontano, rintocchi di campane. Qualche chiesa nelle valli della patria e qualche campanile nei paesi del nemico si scambiano le preghiere fraterne dell'*Ave* attraverso i cieli che hanno una purezza di cristallo.

E, in quella purezza, che non ha più nulla di umano, di fronte all'orizzonte che è tutta una prateria di gigli colle corolle di fiamme, i soldati della neve devono essere colti dalla divina nostalgia delle case tranquille dove a quest'ora si accende il lume e si attende vicino al focolare chi ritornerà un giorno dai campi lontani dove le bandiere sono sorelle delle canzoni.

Poi, il mare di nebbia che con ondate gonfie di vento avrà già vinto le montagne più basse, salirà dalla terra a coprire le vette a una a una, sino alle più alte quasi per difenderle dall'impurità della notte perchè il sole le ritrovi domani limpide, acute, scintillanti nelle lor vesti di candore verginale. E in quell'ora stessa, le sentinelle dell'in-

... A SCIAMI, COME RONDINI, VOLERANNO GIÙ DAI PENDII, DAGLI ABISSI, DALLE CRESTE....

verno abbandoneranno i loro posti, lassù. A sciami, come rondini bianche, voleranno giù dai pendii, dagli abissi, dalle creste. E sembreranno da lontano, una nuvola biancastra, in cammino verso un paese di sogno.

Il mutamento della guardia sarà compiuto così.

Altre sentinelle guarderanno allora oltre le nebbie, a lumi spenti, le frontiere nemiche.

Ritti, sugli ski paralleli, pronti all'agguato notturno, le vedette della neve saranno all'erta. E le stelle, colla lor capigliatura d'acciaio gettata pei cieli di gennaio, saranno le loro innamorate. Ognuna di esse rispecchierà il viso di una donna lontana. Teste bionde. Treccie brune. Capelli bianchi. Spose, sorelle, mamme. Ogni stella una mamma. E il cielo è tutto un brivido di stelle.

E se le ali del vento mattutino porteranno i mugolii dei cannoni accovacciati alle trincee nemiche, e appena le scoppiettanti mitraglierie austriache schioderanno la loro rossa dentatura ridendo alla morte, i soldati dell'inverno daranno l'allarme. Così, da 2000 a 3000 metri d'altezza.

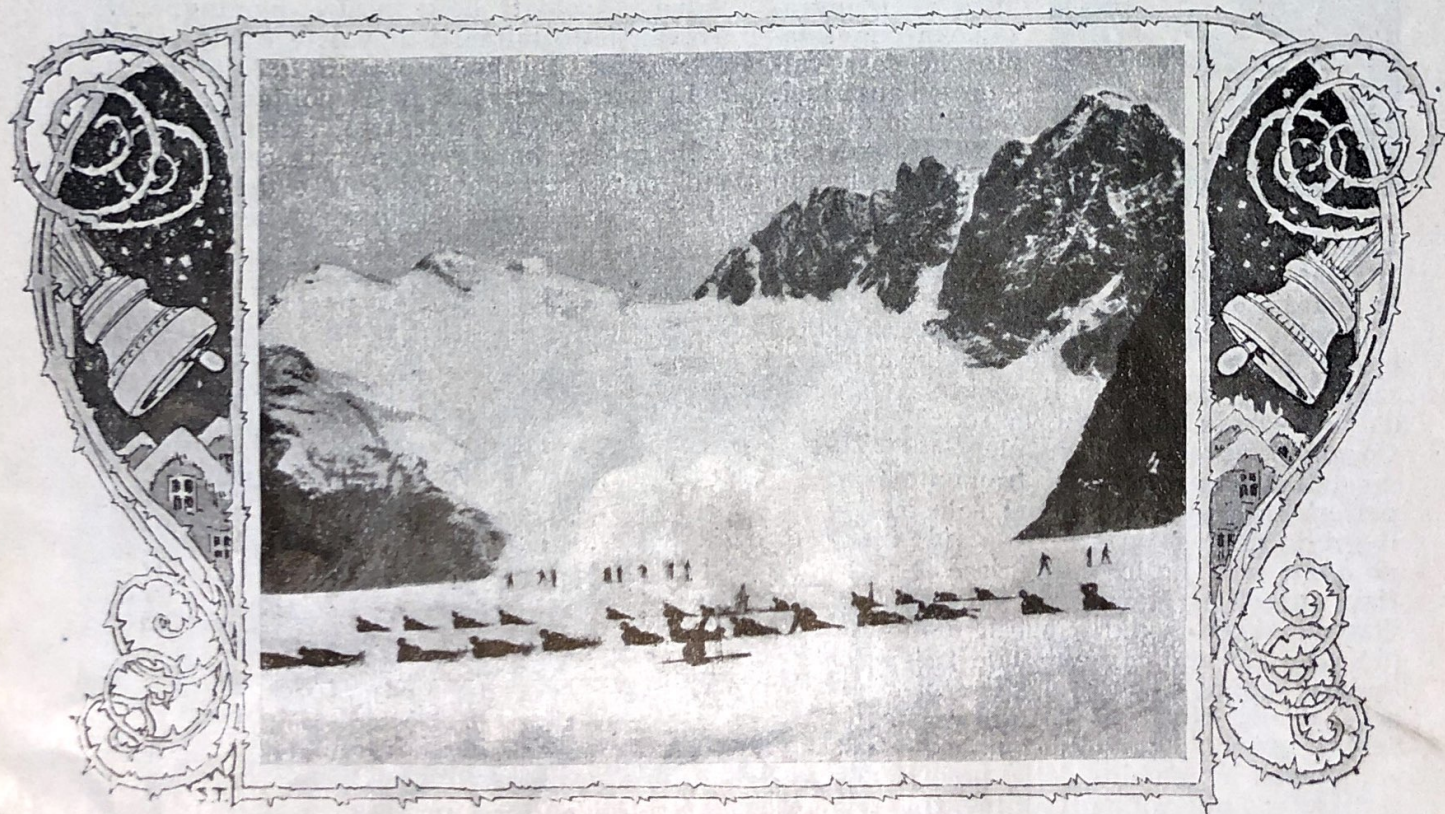
E si incontreranno in questo modo le pattuglie skiatrici, certamente.

Lotte di agguato e gare di velocità. Fatica di ascesa, e voli leggeri. Rincorse giù pei pendii. Vittorie alate di neve. Urti di ski. Steccaie di bastoni, di legni, di rochette. Incendi rossi nel bianco. Poi, il silenzio ancora. E il sole purificatore. E il volo dei corvi alti sui cadaveri irrigiditi nella neve, come in una fossa di bambagia.

... HANNO IL PASSO LENTO E SICURO ...

***

Abbiamo di fronte un nemico di grande valore.

L'esercito austro-ungarico ha i migliori skiatori del mondo dopo gli svedesi e i norvegesi. Sono quelli che dai maestri di Christiania e di Telemark meglio hanno appreso l'arte di skiare. Nella valentia dell'ascesa, nella corsa, nei salti, non hanno per rivali nè i tedeschi, nè i russi. Questi e quelli sono usi alle colline o alle pianure. Invece dello *ski* i russi adoperano lo *snöre-kioring*: lo *ski* attaccato al cavallo. I tedeschi amano uno *skiing* accademico; non d'alta montagna. Gli austriaci invece sono abituati a skiare tra le vette.

... TRA LE VETTE E I MACIGNI, PIÙ VICINO AL CIELO CHE ALLA TERRA ...

... LO SKI È IL LORO COMPAGNO. IL LORO CAVALLO. L'ALA CAPACE DI SCENDERE E SALIRE ...

L'inverno ci porta dunque un bellissimo nemico. Rispettiamolo! Dalla civiltà latina noi non abbiamo appreso a sputare in viso ai nostri nemici. Diamo loro il saluto dell'armi, prima di scendere sul terreno della prova mortale.

Ma questo rispetto non è nè timore nè ignoranza. Noi conosciamo che cosa valgano gli austriaci. Centinaia di gare di *ski* tra tedeschi e austriaci hanno visto vincitori al traguardo gli austriaci. Ma molte gare di Francia hanno salutato primi gli alpini e le guardie di finanza d'Italia.

Eccoli: i nostri soldati d'inverno. Son questi. Hanno il viso rude. Sembra che una scure un po' selvaggia li abbia scavati così da un legno saldo come la roccia. Conoscono i venti e le nuvole. Sanno dall'aurora dire se il tramonto porterà in grembo l'oro del sole o il grigio delle formente. Non ridono quasi mai. La loro allegria è letizia infantile. Hanno un candore d'anima che li fa puri come le nevi più alte. Le loro canzoni sono trillanti e serene e hanno negli stornelli e nei ritornelli la dolcezza delle acute melodie delle campanelle quando le mandre delle pecore si dissetano alle sorgenti alpine, tra il timo e i rododendri. Se cantan da soli, ricordano il campanile che attende in qualche vallata lontana. Quando si riuniscono in coro, la loro canzone è una fanfara di guerra. Pare che con loro cantino le vette. E uomini e vette, sfidino il sole colla giovinezza dei cuori e la saldezza delle rupi.

Ora, la guerra li ha chiamati a raccolta, finalmente, gli alpini! Ed è la loro guerra questa. D'inverno, sulle Alpi.

S'eran già battuti lontano, sui campi di Adua, i soldati delle nostre montagne. E avevan fatto miracoli di valore tra le sabbie e le palme. Ma quella non era la loro guerra.

Li avevan mandati in Tripolitania, e dalle trincee in faccia al deserto, facendosi scudo delle grosse mani rudi, avevan cercato nello sfolgorìo accecante del sole e delle sabbie, il nemico ch'era nell'insidia, nero e vile.

... RITTI, SUGLI SKI PARALLELI, PRONTI ALL'AGGUATO ...

VESTITI COME ORSI, COME LUPI ...

E gli alpini nelle sconfinate pianure tripolitane, s'eran battuti da eroi, ben sapendo che quella non era la loro guerra.

Non in pianura.

Non sui deserti.

Non col sole d'estate e tra lo spolverìo delle sabbie infuocate.

Ma tra le vette e i macigni, tra gli abissi e le rupi, più vicino al cielo che alla terra, colle tormente e coi venti ghiacciati.

Per una lotta tra le vette e non per una prova tra le sabbie eran stati creati. Per conoscere le battaglie della neve e non le marcie del deserto, il freddo dei ghiacci e non il bruciore dell'arene eran stati chiamati alpini.

E la loro guerra d'inverno è venuta. Ora e non prima, sono veramente, alpini.

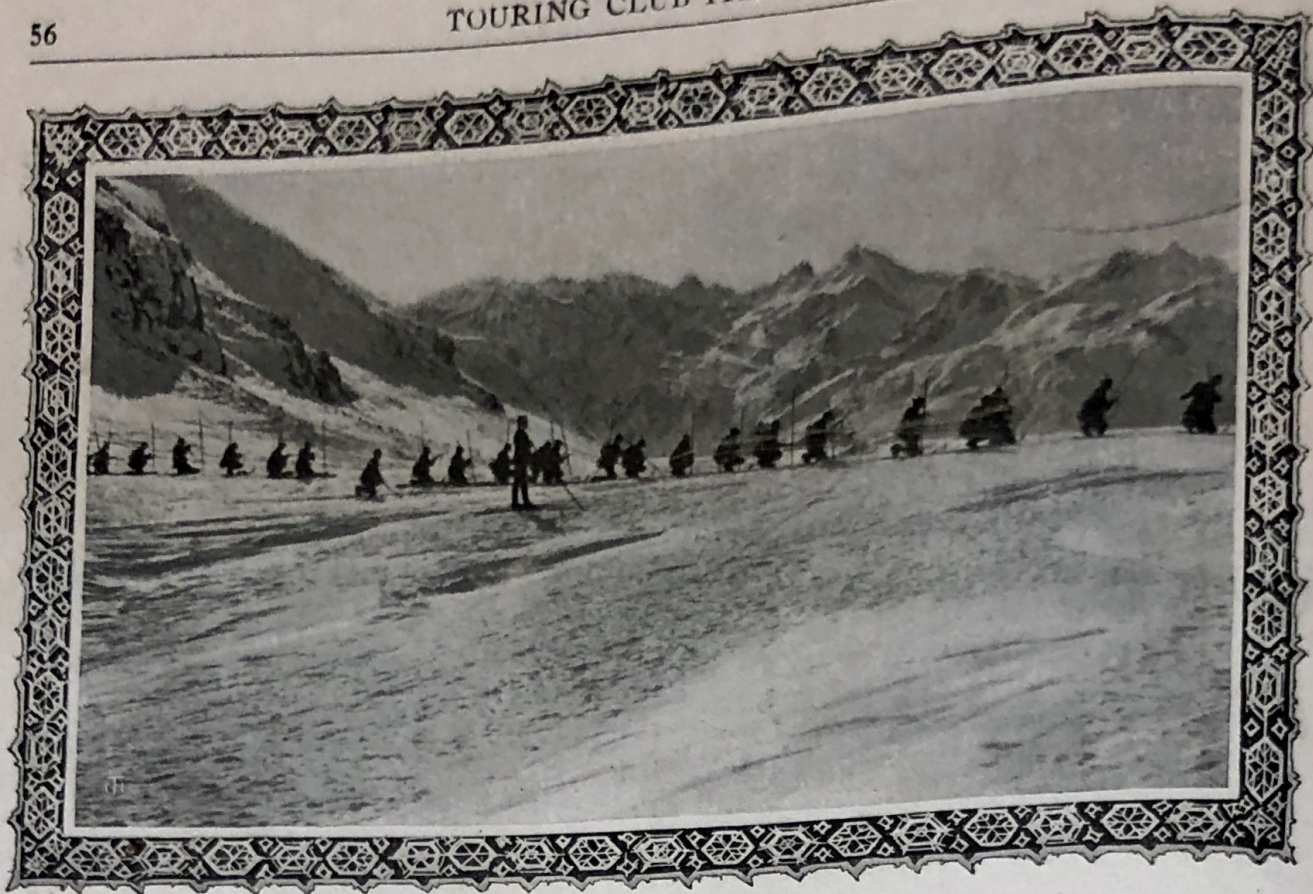
Passano lassù, in Carnia e nel Trentino, da vetta a vetta, parole di Piemonte, motti di Lombardia, dialetti veneti, canti d'Abruzzo. Ed è l'Italia che ride, che canta, che vince. All'Altissimo, al Monte Coston, alle Cime di Falzarego, a San Michele, al Freikofel, al Pal Piccolo, al Pal Grande, al Monte Bal, a Cima Dodici, a Cima del Bondone, su tutte le vette, su tutte le punte, su tutte le montagne, le fanfare dei soldati della neve intoneranno la sveglia alla vittoria. I nemici lo sappiano.

Lassù: a 3000 metri d'altezza, quest'inverno, gli alpini e le guardie di finanza, gli skiatori d'Italia, attenderanno in gara di velocità e d'agguato, gli *alpenjäger* e i *kaisejäger*.

I nipoti di Radetzsky lo sappiano.

I nostri soldati dell'inverno non temono il confronto. Guardano in viso il loro avversario. Non si nascondono. Non fuggono.

Gli alpini e i soldati di finanza sono abituati alle fatiche delle montagne. Quelli, conoscono le ascensioni più pericolose. Questi, sono rotti alla caccia di contrabbando, all'agguato silenzioso e tenace.

... CON MANTI E PELLICCE ....

... E LA GUERRA D'INVERNO È VENUTA ...

Il cuore è pronto.

Da quando tutti gli eserciti d'Europa hanno adottato lo ski nell'esercito, cioè dal 1886, dopo la bella e valorosa prova di Nansen che fece trionfare la *lunga e veloce ala di legno*, anche l'Italia istruì cogli *ski* i suoi soldati.

Fu chiamato un grande maestro della Norvegia. Il piccolo metallico biondo Harold Smith. Le prime gare, organizzate dal *Touring* che si fece promotore della carovana nazionale di Madesimo, videro gli alpini contro le guardie di finanza e i valligiani in gare di velocità, di tiro, di resistenza. E dopo Madesimo, Ponte di Legno, Courmayeur furon incitamento e constatazione della preparazione.

Una grande adunata degli skiatori valligiani, ha portato a Courmayeur, da tutte le valli alpine, i migliori skiatori non soldati per disputare i premi offerti dal Re, dal Ministero della Guerra, e dal *Touring*.

Ma oggi, tutti i valligiani sono soldati. Tutti i montanari sono alpini. E montan la guardia lassù: alle nuove frontiere.

La Coppa Regina Elena, la Coppa Oldofredi segnarono le prime *performances* dei nostri soldati d'inverno. A poco a poco, lo ski, avvinse tutti i soldati dell'Alpe col suo fascino di volo. Divennero esperti di corse e di salti. Ora, sono maestri. Due anni fa, infine, precisamente due pattuglie di alpini distanziarono di mezz'ora le compagnie francesi, in una gara internazionale.

Fu l'esame trionfale. Ora anche il corpo è pronto. Vicino al cuore!

***

Soldati dell'inverno! Fratelli delle tormente, compagni delle nevi, amici delle vette, la fortuna sia con voi!

Le frontiere raggiunte dagli alpini di Cantore e dai bersaglieri di Negrotto sono affidate ai vostri cuori e ai vostri polsi. Il ritmo della vita nazionale batterà monocorde e sereno perchè voi vegliate ai rinnovati confini!

Questa è la vostra ora, fratelli. Avanti! La vittoria è sulle vette!

NINO SALVANESCHI.

Si afferma volentieri che la guerra presente ha rinnovato del tutto il materiale guerresco e i modi di usarlo, le armi, le munizioni, il vestiario, i carriaggi, gli strumenti accessori, i metodi e le azioni del combattimento. Ma quando si adducono prove ed esempi di questa rinnovazione, non ci sembra che siano sufficienti a stabilire che la guerra abbia cambiato di natura e sia entrata in una nuova êra.

A nostro avviso si tratta di differenze formali e quantitative che lasciano ancora immutata la sostanza delle cose. E' cambiata la forma delle armi, l'assisa degli eserciti, è aumentata la potenza e la portata delle armi stesse, è mutato il procedimento, il gesto, il disegno di qualche manovra, le linee dei combattimenti saranno più distanti e nascoste (e non è sempre così poichè in molti punti del fronte le trincee visibili sono a pochi metri le une dalle altre) si inizierà l'azione più da lontano, si avanzerà in ordine più sparso e occultandosi maggiormente, sebbene non siano mancati gli attacchi in massa, ma il combattente e l'atto risolutivo del combattimento rimangono pressochè immutati.

Ciò che della guerra è veramente il nocciolo, il fondamento, e cioè l'attacco e la mischia, dove si crede che sia avvenuta la più spettacolosa trasformazione, non hanno invece subìto che lievi modificazioni. La trincea, questo nuovo artificio bellico che ha scombussolato e più ancora deluso tutte le aspettative, è vecchio quanto il mondo e quanto la guerra; chi ha nozioni classiche non può aver dimenticato gli esempi tramandati da Tucidide e da Cesare, e chi è sprovvisto di queste può grossolanamente raffigurarsi l'antenato della trincea moderna innalzata dal mare del Nord al confine della Svizzera nella celebre muraglia della China.

E il raffronto è tutt'altro che fuor di proposito.

La magnifica guerra di montagna combattuta dai nostri impareggiabili Alpini è la lotta terribile ricondotta al suo rapporto primitivo più semplice e immutato, da uomo a uomo, e come tale è la misura schietta della supremazia e dell'eroismo individuale, come le irresistibili cariche alla baionetta delle nostre fanterie, con cui si concludono vittoriosamente e inevitabilmente le fasi di giornate e giornate di combattimento, ripetono a distanza di millenî gli impeti all'arma bianca degli opliti e dei legionari.

Non è qui adunque, qui dove tanto si vuol proclamarlo che si riscontra il nuovo, non è in questa parte della guerra che si manifesta l'impronta distintiva della modernità. Bisogna cercarla altrove, poichè

IL PASSAGGIO DI UN AUTOCARRO SUL JUDRIO.

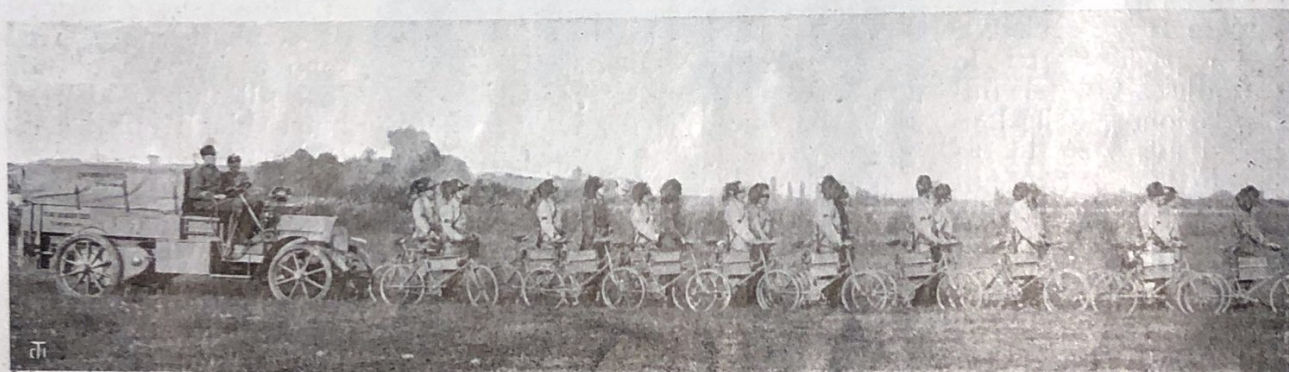
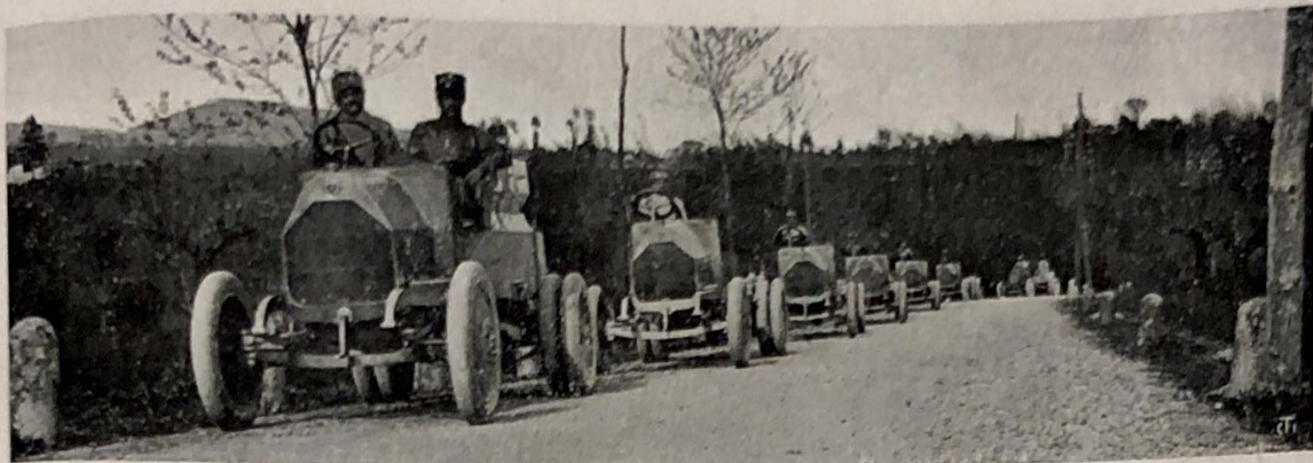
UNA IMPONENTE COLONNA DI AUTOCARRI PRONTI A PARTIRE PER LA FRONTE.

vi è pure una parte dove questa impronta si mostra distintissima. Ed è forse la meno notata ed apprezzata.

La guerra non è soltanto il combattimento, se questo ne è ancora il punto culminante e come tale il più appariscente e considerato, ne è altresì la crisi istantanea finale, è come l'accesso convulsivo dopo un lungo periodo morboso di incubazione. Ma nella guerra moderna, se pur resta ancora uno dei momenti più in vista, tende a diminuire sempre più di importanza, mentre la acquista la fase antecedente, nel senso che l'esito del combattimento stesso viene a risultare come una conseguenza obbligatoria ed implicita di tutta la preparazione che lo ha preceduto. Tanto che, come si verifica nella guerra navale che è sempre più evoluta di quella terrestre, il combattimento può talvolta essere evitato del tutto, essendosi già la decisione ottenuta in anticipo nelle operazioni preparatorie. Il che è appunto avvenuto fra l'Inghilterra e la Germania in cui la grande e veramente nuovissima vittoria della flotta inglese consiste nell'aver reso impossibile lo scontro pur ricavandone tutti i frutti vittoriosi, come il dominio dei mari, la scomparsa della bandiera tedesca e il blocco delle coste germaniche. Ma se in guisa così rilevante è accresciuta la preponderanza di tutte le azioni accessorie e preparatorie del combattimento, per modo che esse costituiscono il novanta per cento della guerra, non cessano però dall'essere, almeno per i profani, le meno conosciute e valutate al giusto. Ed ecco perchè mentre unanimemente si celebra la novità delle forme e degli aspetti della battaglia, ove tal novità non vi è, non la si scorge invece là dove essa è piena ed autentica e cioè in tutto il rimanente delle operazioni militari.

E si capisce, son desse queste azioni accessorie complementari preparatorie che formano il duro, il grande lavoro anonimo ed oscuro, la fatica diuturna che tanto più richiede di abnegazione quanto meno offre di gloria, il sacrificio assiduo e dimesso delle collettività innumerevoli. Qui non vi sono vanti nè onorificenze, non vi sono cronisti nè corrispondenti: vi è il dovere in tutta la sua rigorosa monotonia, come quello dell'onesta operaia che cuce dodici ore al giorno per adempiere dirittamente l'inesorabile legge della vita.

E d'altro canto sono ancor queste azioni le quali, per l'importanza assunta e per la potenza virtuale di decisione insita in loro, debbono essere tenute rigorosamente segrete. Il pubblico quindi non può quasi sapere che esse sono diventate irriconoscibili in confronto a quelle di una volta.

La produzione enorme delle munizioni, il rifornimento sicuro e abbondante delle munizioni stesse ai combattenti, i trasporti e i rifornimenti dei viveri, degli attrezzi, dei bagagli, di tutto il materiale di costruzione, di difesa, di attendamento, e di soccorso, i servizi della posta e della sanità militare, ecco le diverse vicende di cui si compone la preparazione della battaglia e della vittoria, ed ecco ciò che è stato mirabilmente rinno-

UN RIPARTO DI BERSAGLIERI CICLISTI E L'AUTOCARRO DI RIFORNIMENTO.

UNA COLONNA DI AUTOCARRI IN MARCIA.

vato dalla tecnica, dalla meccanica, dalla scienza moderna. È la rinnovazione più cospicua e recisa è quella compiutasi nei trasporti.

Qui sì che il distacco dall'antico è completo, qui sì che abbiamo ragione di inorgoglirci come di una creazione nostra, qui sì che non soltanto le forme e le apparenze sono cambiate ma anche la sostanza, non solo l'atteggiamento, ma l'atto istesso.

In tutto questo smisurato e svariato campo dei trasporti militari — la più ardua e penosa preoccupazione dei capitani di tutti i tempi — sia che si tratti di trasporti di uomini o di cose, di artiglierie o di proiettili, di materiale da ponti o di reticolati, di viveri o di vestiari, di soldati validi o di feriti, si è verificato quello storico mutamento che segna il passaggio da un'êra all'altra della nostra civiltà, il passaggio cioè dal lavoro manuale al lavoro meccanico, dall'attività dell'uomo e dei suoi animali domestici all'attività della macchina.

Prima della guerra i trasporti militari appartenevano alla fase del lavoro manuale; al principio della guerra e durante la guerra si sono trasformati in lavoro meccanico. E questa è la più insigne rivoluzione che mai si sia compiuta in tutta l'arte e la tecnica della guerra, dalle guerre persiane fino ai nostri tempi; una rivoluzione ben più vasta di quella operata dalla scoperta della polvere, dalla introduzione delle armi da fuoco, dall'apparizione dei dirigibili e degli aeroplani.

Agenti e istrumenti di tanto avvenimento sono in grado minore le ferrovie, in grado massimo gli automobili.

È l'automobile soprattutto con la sua libera e larga sfera d'azione, con la sua versatilità, con la sua pronta adattabilità a ogni funzione, che ha reso veramente meccanici tutti i trasporti militari.

Le ferrovie sono indissolubilmente legate alla rotaia, sono macchinose ingombranti, richiedono impianti colossali e personale numerosissimo. La loro efficacia si arresta all'ultima stazione, è sospesa, paralizzata da una interruzione, da un guasto della linea, sono schiave del loro tracciato, sono un arnese rigido, senza elasticità, senza possibilità di nuove attitudini. Esse finiscono là dove l'esercito comincia ad agire. L'automobile entra in azione con l'esercito e lo segue ovunque in tutta la campagna.

Malgrado questo le ferrovie, che già nella guerra franco-prussiana del '70 avevano cooperato alla mobilitazione e che nella guerra russo-giapponese avevano assunto taluni uffici di rifornimento fino alle retrovie, nella guerra odierna hanno sviluppato straordinariamente la loro parte attiva nei trasporti militari. Per non citare che due esempi ricordiamo l'uso strategico delle ferrovie fatto dai tedeschi per trasportare le truppe alternativamente dal teatro orientale a quello occidentale della guerra; e i treni sanitari e della Croce Rossa che in Italia e in Francia trasportano rapidamente i feriti e i malati dalle zone di guerra ai grandi

LE POTENTI TRATTRICI DEI PEZZI D'ARTIGLIERIA.

ospedali nell'interno del paese.

A misura però che ci si avvicina all'esercito operante, al fronte, a misura che dai depositi, dai campi di concentrazione, dalle retrovie di preparazione, dai posti dove si sta fermi e si attende, si passa a quelli dove ci si muove, si avanza, si agisce, si combatte, la ferrovia si dirada, rallenta per cessare del tutto là dove è il pieno e turbinoso fermento della vita battagliera e dove appunto i consumi e i tramestii di armi, di munizioni e di materiali sono continui e colossali e dove più è necessaria la celerità sicura dei trasporti e dei trasferimenti. Qui è entrato in azione trionfalmente l'automobile.

COME GLI AEROPLANI VIAGGIANO SUGLI AUTOCARRI.

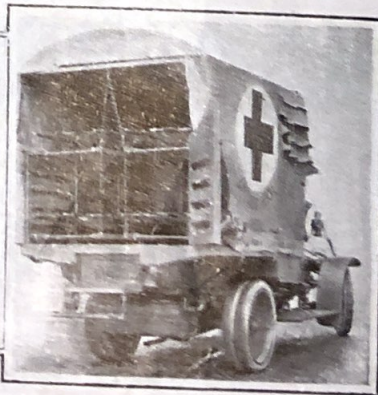
La necessità ha suscitato il mezzo per soddisfarsi, la funzione ha foggiato l'organo. Come sarebbe stato possibile l'approvvigionamento degli sterminati eserciti in campo, delle innumerevoli e insaziabili armi moderne, delle voracissime artiglierie a tiro rapido, delle sempre più numerose batterie di grosso calibro con gli antichi carriaggi trascinati da muli e da cavalli? Come sarebbero state possibili le campagne invernali effettuate in Polonia, nei Carpazi, la gigantesca ritirata dell'esercito russo, l'ardita offensiva nostra in montagna col solo sussidio degli antichi mezzi di trasporto e di traino? Come si sarebbe potuta mantenere la coesione, l'unità di direzione e di manovra, il sincrono funzionamento dei diversi corpi e delle differenti armi lungo le fronti che attraversano il continente per centinaia e migliaia di chilometri coi lenti sistemi di comunicazione forniti dai quadrupedi?

L'immensità degli eserciti moderni avrebbe immobilizzato, schiacciato gli eserciti stessi che si sarebbero ridotti in breve a masse confuse e incoerenti come le turbe di Artaserse. Si sarebbe potuto dire dei troppo giganteschi eserciti moderni, ciò che si era detto dell'impero romano, *magnitudine sua laborat*, oppresso dalla propria grandezza. Questi eserciti di milioni di uomini si sarebbero trovati nell'impossibilità di muoversi, di avanzare, per la insufficienza dei viveri, delle munizioni, per la mancanza degli ordini.

Chi ha qualche conoscenza delle cose militari sa quale difficile e complicata impresa, quale gravissimo sforzo coronato sovente da insuccessi era in antico e fino all'intervento dell'automobile questo servizio dei rifornimenti, dei bagagli, dei trasporti. La genialità, l'energia, la capacità di organizzazione dei grandi capitani del passato andava per la massima parte spesa in questa fatica dell'assicurare alimento e munizioni al proprio esercito operante. Questa era la principale difficoltà della guerra, tanto che la vittoria era quasi garantita a chi riusciva di superarla. La gloria e la fortuna di Cesare consistono unicamente nell'aver risolto nelle Gallie questo arduo problema per le sue legioni, e altrettanto si può ripetere per Napoleone di cui il disastro di Russia si deve unicamente alla disparità enorme tra i puerili mezzi di trasporto di allora e i bisogni della grande armata in ritirata. Se Napoleone avesse avuto i *camions* automobili la sua campagna moscovita avrebbe preso probabilmente tutt'altra piega.

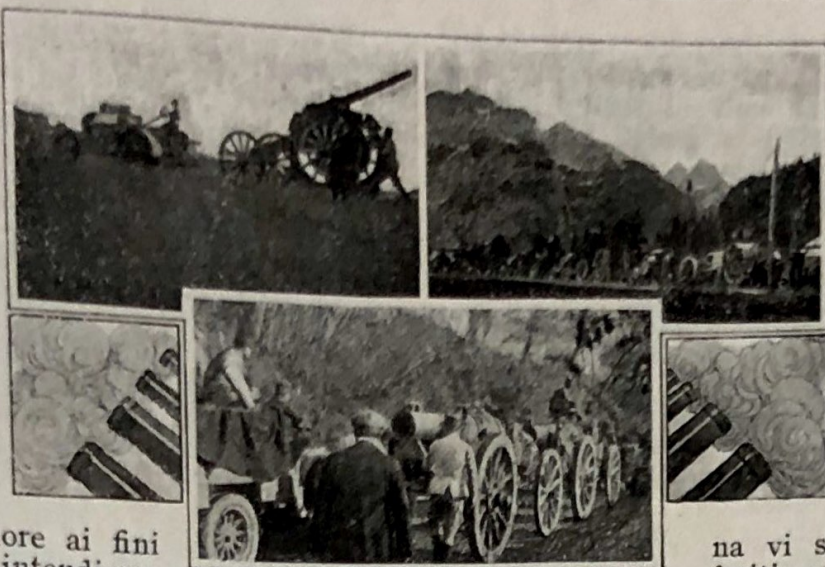
E questo non basta ancora. Vi è il *dopo* della battaglia, l'indomani del combattimento che è tanto importante quanto il *prima*, quanto la vigilia. E se alla vigilia i tra-

SEZIONE AUTO-FOTOELETTRICA. AUTOCARRO ADDETTO AL SERVIZIO D'AVIAZIONE. UN CARRO AMBULANZA.

IL TRASPORTO DELLE GROSSE ARTIGLIERIE.

sporti militari hanno il compito della preparazione, della raccolta degli uomini e dei material occorrenti pe l'azione, al domani essi hanno un compito che è di un interesse capitale per l'esercito e per la nazione e di un sublime valore ai fini dell' umanità; intendiamo alludere alla raccolta e al soccorso dei feriti, al loro sollecito trasporto verso gli ospedali e le ambulanze e al loro instradamento ai luoghi definitivi di cura.

Che strazio miserando era questo dei feriti nelle battaglie di una volta! Tutti abbiamo letto, abbiamo sentito raccontare episodi angosciosissimi, l'arte e la letteratura hanno raffigurato nel campo dopo la battaglia il più tragico quadro di dolore e di disperazione. Tolstoi ne dà descrizioni terribili nella *Guerra e Pace*. I feriti abbattuti, da prima calpestati da vinti e da vincitori, da cavalli e carri, poi spasimanti in attesa di soccorso, poi abbandonati nel silenzio della notte, invocanti, spasimando, aiuto. I raccoglitori pochi, tardi, insufficienti alla bisogna; i posti di medicazione ingombri e impotenti, i feriti raccolti quelli fortunati, posti su carri traballanti, oppure sospinti a piedi, esposti a tutti i rigori della stagione verso ricoveri lontani. Mancanza di materiale sanitario, mancanza di ogni conforto e di ogni cura; i poveri caduti, per molti dei quali l'assistenza sarebbe stata la salvezza, lasciati invece nelle più atroci agonie in preda inerme alla morte!

E che danno per l'esercito, che lutto per la patria! Si perdevano sterilmente migliaia di soldati feriti leggieri che avrebbero potuto in breve tornar a combattere.

Pensate ora se questo avveniva nelle antiche battaglie con le esigue schiere di combattenti di allora e quando lo scontro durava un giorno o al massimo due, che cosa terribile avverrebbe oggi con le stragrandi masse combattenti lungo linee estesissime e con le battaglie che si prolungano per settimane e settimane?

Si afferma che nella battaglia della Marna vi siano stati 100.000 feriti; si parla di 30, di 40.000 feriti tedeschi in certe giornate di attacco sul fronte russo. Come si sarebbe potuto raccogliere, curare, avviare agli ospedali questa massa di invalidi e di piagati con le barelle a mano e con le antiche e ristrette vetture d'ambulanza?

Lo sgombero del campo di battaglia, la cura dei feriti sarebbero impossibili oggi con i mezzi di trasporto mediante animali.

Battaglie perdute, ritirate disastrose, fame, mancanza di munizioni, abbandono dei feriti, contrattempi e guai e sofferenze di ogni specie, le guerre impossibili oltre la stagione estiva, ecco l'inevitabile conseguenza degli antichi mezzi di trasporto e della loro insufficienza.

L'automobile è stato il meraviglioso e prodigioso strumento che, se non ha tolto del tutto, ha infinitamente diminuito i mali, le asprezze e le sciagure della guerra.

Non si dirà di esso mai tutto il bene che si merita, non gli si daranno mai tutte le lodi che si merita. Ogni cara lettera che porta al milite vigilante la luce del ricordo familiare, ogni pacco che arreca al piccolo soldato dell'Alpi la lana confortatrice, ogni rancio che arriva all'ora precisa, ogni cassone di munizioni che accresce la potenza dei nostri cannoni, ogni ferito che torna nella casa allietata, è un beneficio di cui si è debitori all'automobile, a questa macchina benedetta da ogni madre aspettante.

L'automobile ha reso finalmente mecca-

COLONNE DI AUTOCARRI IN MARCIA.

nici tutti i trasporti militari, ha operato la sostituzione della trazione meccanica alla trazione manuale e animale di tutti i pesi e gli ingombri della guerra, e non solo di quei trasporti che non potevano essere esercitati dalle ferrovie, ma anche di molti già effettuati dalle ferrovie. La sostituzione non è ancora completa, forse siamo soltanto al principio, ma essa si compirà immancabilmente.

L'Inghilterra, sebbene abbia in servizio per il suo esercito che combatte in Francia circa 30.000 automobili, ha dovuto ancora mandarvi 800.000 quadrupedi, che rappresentano la somma enorme di oltre mezzo miliardo di franchi, oltre a tutto l'ingombro, le molestie, le preoccupazioni che arrecano per il nutrimento e il ricovero. Ebbene anche questo gregge immane, che dà ben poco profitto in ragione di quello che consuma e che ingombra, deve scomparire poichè è l'automobile, la macchina sobria, sicura ed infaticabile che deve assumersi tutto il traino della guerra e come arma mobile combattente sotto la forma di cannone automobile, di automitragliatrice o di avantreno automobile, o come mezzo di trasporto sotto forma di vettura per ufficiali, di *camion* destinato a persone o a mercanzie, di autocarro per munizioni e per aeroplani, per fari elettrici o per cucine da campo, per i sacchi postali o per il telegrafo senza fili, di autoambulanza per la raccolta e il trasporto dei feriti.

IN MARCIA TRA LA NEVE.

Questi sono già i vari tipi in cui l'automobile si è foggiato per adempiere alle sue multiformi mansioni. Crediamo che sia superfluo il descriverli. Ognuna di queste macchine è nota e il suo profilo è già divenuto popolare.

Il *camion* nella sua forma più semplice, grosso o piccolo che sia, non ha subìto rilevanti variazioni per passare dal servizio borghese a quello militare. Ha fatto soltanto anche lui la sua *toilette* grigio-verde che convenevolmente gli si addice. Le nostre fabbriche torinesi e milanesi avevano già eccellenti modelli, per portate da 10 a 15 quintali fino a 35 e 50, che sono stati adottati dall'esercito e che ora rendono preziosi servizi al fronte e sulle retrovie.

Modificazioni di carrozzeria si sono apportate ai veicoli automobili che servono per usi particolari, come ad esempio quelli addetti ai parchi di aviazione per il trasporto degli aeroplani e degli ufficiali e quelli impiegati al pietoso ufficio di ambulanze. Si son trovati per essi ingegnosi dispositivi perchè il ferito non abbia più a cambiare di barella da quando viene raccolto fino a quando passa al letto dell'ospedale.

Costruzioni speciali invece sono state introdotte e adottate per i veicoli destinati a trattori di treni stradali e di artiglierie pesanti o per gli *chassis* che devono formare un solo corpo, un solo congegno con le mitragliatrici, i cannoni antiaerei, e i cannoni anche di grosso calibro.

L'automobile, con mirabile duttilità, si è prestata a questi adattamenti; una volta di più essa è apparsa non già come una macchina singolare e definitiva, ma come un principio meccanico universale atto a ogni sviluppo e a ogni applicazione.

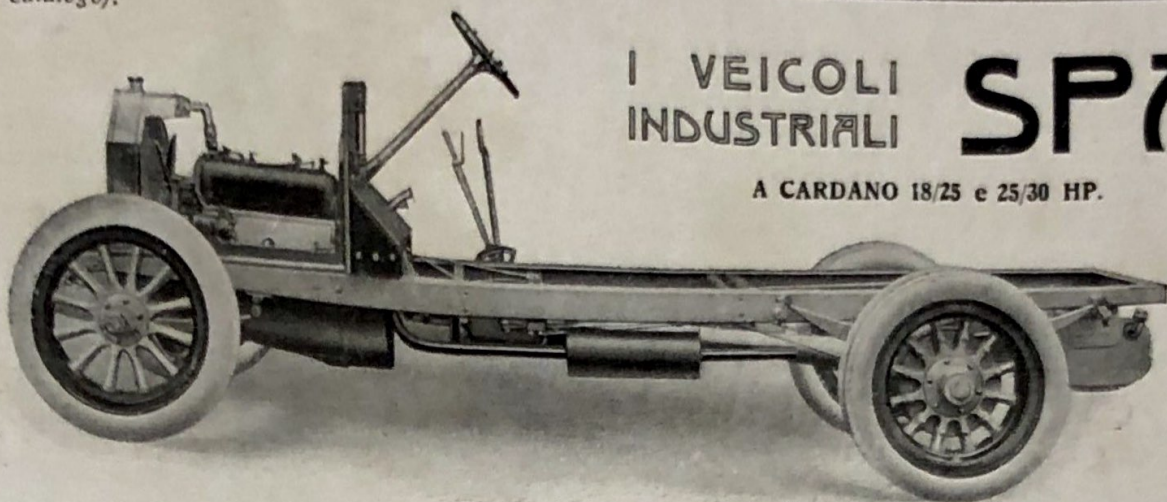
Talchè come in questa guerra è avvenuta l'utilizzazione dell'automobile in ogni ramo dell'attività militare, così questa guerra è servita da prova decisiva, da collaudo supremo dell'automobile in tutte le sue possibilità anche per il tempo della pace. L'universalità che ha ora acquistato in guerra la conserverà dopo in pace.

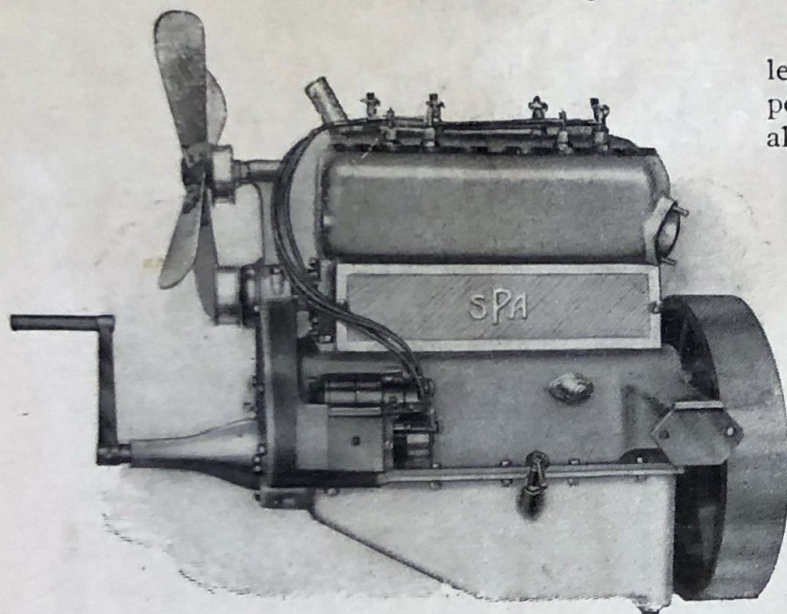
Ognuno ricorderà sempre i solenni e ordinati cortei delle nostre belle e poderose macchine sulle balze nevose del Trentino e sulle umide vie dell'Isonzo che portano alla città che palpita ed aspetta; ognuno ricorderà le buone macchine che non hanno mai lasciato mancare il pane agli stomachi e i proiettili ai cannoni, le macchine provvidenziali che hanno portato il ristoro ai feriti, che hanno sgombrato alla sera i campi della strage e condotto i colpiti alla salvezza. Ognuno questo ricorderà pensando al contributo dato dall'automobile alla vittoria.

E l'automobile, come lo è per la guerra, diventerà dopo di essa negli anni della pacifica operosità il principio meccanico di tutto lo sforzo e di tutto il traffico che ancor grava sui viventi.

MARIO MORASSO.

I VEICOLI INDUSTRIALI SPA

A CARDANO 18/25 e 25/30 HP.

CHASSIS 25-30 HP. A CARDANO.

Questi chassis studiati e costruiti espressamente per il rude servizio coloniale, opportunamente rinforzati in ogni parte, sono i più indicati sia per trasporto di merci in città che per servizi d'omnibus d'albergo, d'ambulanza o per servizio di trasporto rapido in condizioni stradali difficili.

IL MOTORE 18-25 HP.

MOTORE. — Entrambi i motori sono del tipo monobloc a carburatore speciale, di perfetto ed economico funzionamento.

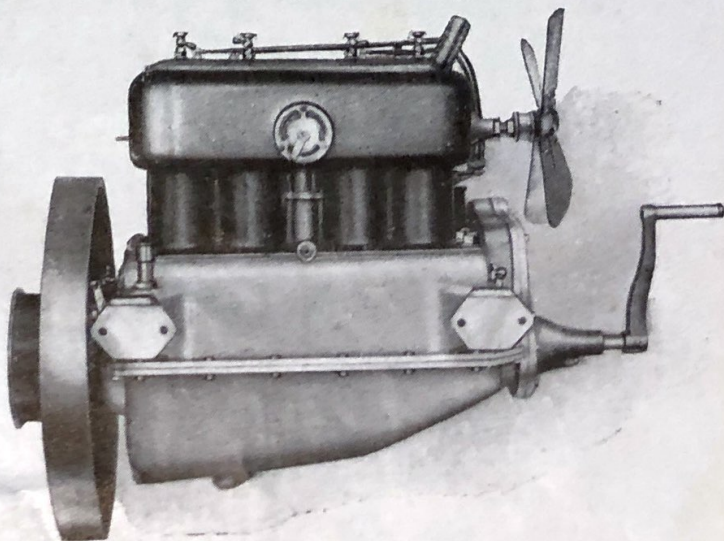
Anche in questi tipi, come per gli chassis a catena, essi sono del tipo più semplice e perfetto possibile: soppresse tutte le tubazioni, messe tutte le valvole da un lato ed al riparo della polvere, muniti di potenti organi di raffreddamento, questi motori sono perfettamente adatti al pesante servizio cui sono chiamati.

CARBURATORE. — È del tipo a due gicleurs dei quali il piccolo serve per il basso regime ed il grande per ottenere dal motore il massimo rendimento.

La disposizione di esso è tale da assicurare alla miscela una temperatura uniforme indipendentemente dalla temperatura esterna. Lo smontaggio del carburatore è semplicissimo ed in pochi istanti si possono togliere le varie parti per esaminarle e pulirle. Un pedalino e una manetta sul volante servono al comando del gas.

ACCENSIONE. — L'accensione è data dal magnete ad alta tensione ed una manetta sul volante di guida serve a comandarne l'anticipo.

LUBRIFICAZIONE. — La lubrificazione è forzata e si effettua a mezzo di una pompa a stantuffo comandata dall'albero delle cames, che è fissata al fondo della coppa del motore, di dove aspira l'olio e lo inietta nelle singole parti in movimento. Un rubinetto a tre vie il cui comando si trova all'esterno del motore, permette di conoscere il livello dell'olio e di vuotare il carter.

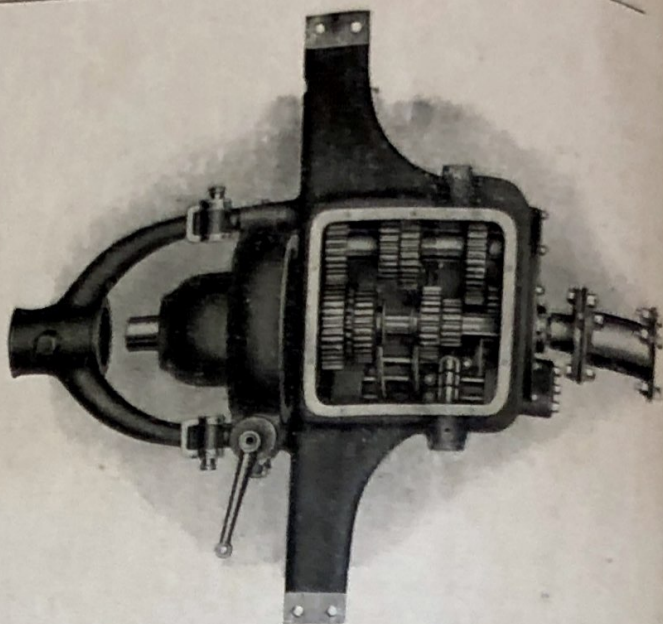
RAFFREDDAMENTO. — Il raffreddamento è ottenuto a mezzo di circolazione d'acqua, con pompa centrifuga attraverso

IL MOTORE 25-30 HP.

a un radiatore di grande dimensione, e di un ventilatore posto immediatamente dietro al radiatore stesso.

FRIZIONE. — La frizione è del tipo a dischi con molla smontabile ed accessibile, permette un avviamento ed una trasmissione dolce dal motore al cambio di velocità. Un giunto elastico unisce la frizione al cambio regolabile il costante allineamento della trasmissione.

CAMBIO DI VELOCITÀ. — È del sistema a trains baladeurs a quattro velocità e marcia indietro. La scatola del cambio, avendo un coperchio di grandi dimensioni, è facilmente accessibile in tutte le parti interne. Gli ingranaggi sono di acciaio speciale. La manovra è silenziosa e dolce, ottenuta da una leva a mano che può essere piegata, insieme a quella del freno così da essere posta internamente od esternamente alla carrozzeria a seconda della forma di questa. Dal cambio di velocità il movimento è trasmesso a mezzo di un albero d'acciaio rinchiuso in una scatola funzionante da asta di spinta, e l'albero è unito al cambio mediante un giunto cardanico lubrificato automaticamente dall'olio del cambio stesso.

IL CAMBIO DI VELOCITÀ.

PONTE POSTERIORE. — La solida costruzione del differenziale costituisce la più geniale caratteristica di questo tipo di chassis. In esso la parte trasmissione e differenziale è completamente distinta ed indipendente dalla parte portante. Questa è costituita da una scatola in lamiera di acciaio stampato che ha pure la funzione di asta di reazione e di spinta. Questa scatola è ermeticamente chiusa in tutto il suo sviluppo, soltanto nella sua parte posteriore è provvista di un'apertura circolare dalla quale si può estrarre così il sostegno di acciaio che porta tutti gli ingranaggi riduttori e differenziali. La riduzione del numero di giri viene effettuata in due riprese: dapprima, come al solito, mediante un pignone e una corona conica, quindi mediante un rocchetto all'asse della stessa il quale comanda una corona cilindrica di gran diametro portata dalla scatola che racchiude il meccanismo differenziale. Il moto da questo viene trasmesso alle due ruote motrici con due alberi provvisti alle due estremità di opportune chiavette e che si introducono nella scatola del mozzo di ciascuna ruota. Per smontare tutto il meccanismo basta sfilare dapprima questi due alberi, togliere i bulloni che tengono unita alla scatola esterna la gabbia porta ingranaggi ed estrarre questa ultima. Tutto questo si può fare colla massima facilità senza scaricare il camion e lasciandolo appoggiare sulle quattro ruote.

IL DIFFERENZIALE CON LA DOPPIA DEMOLTIPLICAZIONE (APERTO).

TELAIO. — È in lamiera di acciaio stampato e assai robusto. La sterza è a vite senza fine a comando dolcissimo. I freni sono uno sulla trasmissione e due sulle ruote motrici. Il primo è a ganasce, agisce su una puleggia situata sulla trasmissione subito dopo il cambio ed è comandato da un pedale; gli altri due sono ad espansione interna, agiscono su due tamburi situati sulle ruote motrici, sono compensati e comandati da una leva a mano. Non vi sono ingrassatori riportati ed ogni perno è provvisto di una scatola a grasso. Le molle a balestra sono provviste di boccole di bronzo affinchè i perni lavorino nelle migliori condizioni.

CARROZZERIE. — Lo spazio che rimane libero per la carrozzeria permette l'applicazione di un'ambulanza, di un omnibus d'albergo, di un furgone da trasporto o di uno spazioso camion.

I NOSTRI PRODI

Il Deputato Bignami, Vice Presidente della Delegazione Romana, è stato promosso Tenente di Artiglieria per merito di guerra. Fece tutta la campagna sull'Isonzo.

Il cav. Mario Raffa, Presidente della Commissione di Turismo Invernale e nostro collaboratore, Colonnello comandante di un reggimento alpino, è stato promosso Maggior Generale. Dal maggio combatte valorosamente per allargare i confini della nostra Patria.

•• INFORMAZIONI ••

Alpinismo.

— *La stagione invernale a Gressoney.* — Quest'anno, in cui gli animi furono e tuttavia giacciono oppressi da funeste impressioni di guerra e di strage, più che mai si presenta opportuno di offrire, a chi creda approfittarne, il modo di riposare la mente ed il corpo nella pace immensa dei monti nevosi.

Se, quest'anno, il turismo e gli sports invernali non potranno avere uno svolgimento completo e complesso, pure agli appassionati non verrà meno il diletto. Nell'incantevole Val d'Aosta, a Gressoney che è ricca di panorami magnifici e di bellezze alpestri, si è aperto il Grand Hôtel Miravalle, che fino al 10 marzo accoglierà, di certo, una folla di turisti e di cultori di sports sulla neve.

Vi saranno ampi campi per ski e per pattinaggio, piste per bobs e per slitte. Si prevede una stagione molto movimentata ed un concorso notevole di persone.

Arte.

— *Lo «Zeus» di Cirene.* — A proposito della grande statua di Giove del cui ritrovamento a Cirene si è parlato recentemente, è stata opportunamente combattuta la proposta di trasportare la statua a Roma nel Museo Nazionale delle Terme.

Le ragioni sono ovvie — osserva il «Marzocco» — ma con la tendenza nota ad accentrare nei Musei del Regno i prodotti degli scavi effettuati nelle più diverse regioni, è bene insistere perchè il principio di lasciare sul luogo sculture e frammenti sia rigidamente osservato. Il precedente della meravigliosa Afrodite deve rimanere come eccezione isolata. E' evidente come in un terreno fecondo come quello di Cirene i cui tesori appena ora cominciano ad esplorarsi, sia assurdo costituire una classificazione di grado per cui le cose eccellenti abbiano ad essere trasportate in Italia e le altre rimanere sul posto. Bisogna non aver visto mai neppure uno di quei piccoli Musei che sono

una gemma fulgidissima della Grecia (per esempio Delfo e Olimpia) per non intendere che a molti oggetti d'archeologia e d'arte il fascino e la suggestione sono dati, oltre che dal valore intrinseco, dall'ambiente nel quale si trovano e dalla complessa unità che insieme raccolti costituiscono sui luoghi stessi nei quali furono rinvenuti.

Ora proprio questo fascino si perde in quelle prigioni dell'arte che sono molti tristi musei d'Europa.

La costituzione del Museo Egeo, che avrà in Rodi una magnifica sede, indica un'eccellente direttiva che speriamo di veder seguita senza tentennamenti in avvenire.

E niente di male — ci sembra — se dovremo attendere qualche anno a procurare a Cirene la sede degna, per i tesori che mano a mano verranno alla luce.

Automobilismo.

— *Gli autocarri dell'esercito italiano.* — I giornali tecnici inglesi si occupano con una certa larghezza dell'organizzazione dei nostri trasporti automobilistici militari e riconoscono i meriti del Genio Militare Italiano e dell'industria automobilistica nostra per quanto riguarda la difesa del Paese.

L'attrezzatura delle fabbriche fu organizzata con tanta larghezza che fu possibile fornire all'esercito in breve tempo l'enorme numero di veicoli che si rese necessario. E si adottano pei *camions* quasi esclusivamente marche italiane con grande facilità di procurarsi i pezzi di ricambio.

Quei giornali riconoscono che, mentre gli alleati in Francia si valgono pei trasporti di un grande numero di veicoli requisiti all'industria privata, i trasporti da noi sono eseguiti con vetture costruite appositamente per l'esercito.

— *L'industria germanica dell'automobile e il mercato russo.* — La posizione preponderante conquistata dalla industria automobilistica tedesca in Russia, si spiega non solo con la vicinanza dei centri di produzione ai mercati e con le tariffe doganali particolarmente favorevoli, ma soprattutto con l'aiuto costante concesso dalle grandi banche tedesche agli industriali fabbricanti. Questi potevano in tal modo, senza pericolo, concedere agli acquirenti pagamenti a lunga scadenza (da 6 a 24 mesi). E' da chiedersi se il costituire un istituto di questo genere, già più volte auspicato come potente incoraggiamento alle nostre industrie, non sarebbe per portare grandi benefici anche alla esportazione di auto di marca italiana.

— *Avviamento di motore per automobile ottenuto con telegrafia senza fili.* — Ad un'esposizione industriale tenutasi recentemente in Indianapolis (Stati Uniti) si notava una vettura di marca «Overland» il motore della quale ogni 5 minuti veniva messo in marcia e arrestato da una stazione radio-telegrafica situata a 8 km. di distanza.

La vettura era fornita di un piccolo apparecchio ricevitore quasi invisibile. Questo apriva e chiudeva il circuito del magneto che comandava il motore, onde la messa in marcia avveniva senza bisogno di alcuna mano d'opera.

Dati i mezzi a disposizione della stazione trasmettitrice sembra che il comando elettrico avrebbe potuto essere efficace fino alla distanza di 400 km.

— *Automobili in Spagna.* — In Spagna l'industria automobilistica produce per ora assai poco e quindi è assai viva la domanda per importazione di marche estere perchè lo sport e l'ambizione dell'automobile si vanno diffondendo.

Prima della guerra la metà circa dell'importazione era data da marche francesi e seguivano in ordine di importanza le importazioni americane, germaniche, italiane e inglesi.

Il dazio doganale di entrata non è forte ed è da augurarsi che la nostra industria, al finire della guerra, sappia imporsi efficacemente su quei mercati (*Rivista dei trasporti*).

Ferrovie.

— *Locomotive elettriche di grande potenza.* — Il problema dell'elettrificazione delle ferrovie di montagna, quando debbansi trainare convogli di grande peso, è

tutt'altro che facile. Un atto notevole è segnato dalla costruzione, per la ferrovia Chicago-Milwaukee-St. Paul, di un tipo di locomotiva elettrica del quale ecco alcuni dati:

Peso totale, tonnellate 236;
Lunghezza totale, metri 33,60;
Numero dei motori, 8;
Potenza totale continua, HP 3000;
Sforzo di trazione, tonnellate 32,3;
Velocità in corrispondenza a detto sforzo, 25,4 chilometri all'ora;
Motori a corrente continua a 3000 Volts.

La locomotiva può trainare 2390 tonnellate su pendenze fino all'1 %.

È interessante il confronto fra queste nuove locomotive e le locomotive a vapore prima adottate su quella linea. La locomotiva elettrica pesa il 6 % meno della corrispondente a vapore ed ha una capacità di trazione superiore del 20 %.

Le prove vennero effettuate trainando in orizzontale un carico di 725 tonnellate alla velocità di 97 km. all'ora. Nelle discese funziona un dispositivo per ricupero di energia e questa può essere utilizzata dagli altri treni che si trovano sulla linea.

— *Ferrovia Roma-Ostia.* — Si annunzia che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato in massima il progetto per la costruzione della ferrovia a scartamento normale, a doppio binario, a trazione elettrica da Roma a Ostia (Mare).

La nuova via recherà grandi benefici alla Bonifica dell'Agro Romano.

La spesa di costruzione sarà di circa 9 milioni. L'acquisto del materiale rotabile d'esercizio di circa 2 milioni

Geografia.

— *Il decimo congresso geografico internazionale.* — A cura del comandante Giovanni Roncagli, Segretario generale della Reale Società Geografica di Roma, sono stati pubblicati, in un grosso volume di circa 1800 pagine, gli «Atti» del X Congresso geografico internazionale, adunatosi in Roma dal 26 marzo al 3 aprile 1913. La *Rivista* ha dato conto, a suo tempo, delle più interessanti relazioni e comunicazioni presentate al Congresso del cui Comitato ordinatore fa parte il nostro Vice-Direttore Generale.

Ora, alla distanza di poco più di due anni e mezzo dalla convocazione del Congresso, vien fatto di domandarci, sfogliando gli «Atti», in cui italiano, francese e inglese si alternano col tedesco, quando sarà possibile riprendere, nella calma d'un Congresso scientifico internazionale, la discussione sulla «trascrizione dei nomi geografici» o quella intorno a un «Indice universale dei nomi geografici»: due questioni capitali su cui riferirono, con pieno consenso del Congresso, il prof. Giuseppe Ricchieri di Milano e il dottor B. Semenov-Tian Skansky di Pietroburgo. E pare d'un'età lontanissima l'augurio di una carta etnografica internazionale, col quale Vincenzo Haardt von Hartenthurn, dell'Istituto Geografico Militare di Vienna chiudeva la sua relazione sulla cartografia della penisola balcanica nel secolo presente. Quando potrà tradursi in realtà la Carta areonautica internazionale al 200.000, sulla quale riferì l'ingegnere Carlo Lallemand, dell'Ufficio delle Longitudini di Parigi, o l'atlante universale delle forme del terreno di cui parlò Emilio Chaix di Ginevra, annunciando che la parte relativa all'Italia era stata assunta dal prof. Olinto Marinelli di Firenze e dal conte Cesare Calciati di Piacenza?

Speciale interesse acquista in questo momento la memoria di Edoardo Brückner, dell'Università di Vienna, sulle osservazioni relative alle condizioni fisiche dell'Adriatico eseguite negli anni 1911 e 1912 dalle navi della marina austriaca, giusta gli accordi stabiliti nella Conferenza italo-austriaca adunata in Venezia nel maggio del 1910. Secondo questi accordi, furono fissate otto linee su cui dovevano essere eseguite quattro crociere all'anno, tanto dalla marina italiana come dalla marina austriaca. Il Brückner rilevò che gli scandagli della «Naiade» della marina austriaca, stabilirono definitivamente che la massima profondità dell'Adriatico raggiunge i 1260 metri, sulla linea

Bari-Ragusa. Anteriormente si riteneva che la massima profondità raggiungesse un valore superiore ai 1600 metri. Le osservazioni eseguite dalla «Naiade», e quelle eseguite dalla nostra «Ciclope» hanno dimostrato l'esistenza d'una periodicità diurna della temperatura e della salinità anche a grande profondità. Questo conferma il carattere di «mare continentale» dell'Adriatico, i cui caratteri idrografici presentano una grande variabilità da un anno all'altro.

E vivo interesse ha, anche per il nome illustre del relatore, la memoria che il generale Carlo Porro presentò al Congresso, nella sua qualità di Presidente della Commissione Reale per la revisione toponomastica della Carta d'Italia. La Commissione, che ha a suo Vice-Presidente il nostro Vice-Direttore Generale, procedette, nel primo anno della sua costituzione, alla revisione di 20.000 nomi locali. Basta questo solo dato a dire come sia preziosa l'opera d'un glossario di topolessigrafia (raccolta di nomi comuni, come vàuda, groàna) e per l'auspicato dizionario di toponomastica italiana.

Il generale Porro chiama «magistrale» la relazione sullo studio preliminare dei nomi contenuti nella Carta d'Italia al 250.000 presentata al Consiglio del Touring. La lode, che viene da un uomo così autorevole, e così benemerito degli studi e della patria, è causa di vivo compiacimento per tutti i soci del Touring, al pari del saluto che all'opera del Touring ha rivolto, al Congresso, Cosimo Bertacchi. Il Bertacchi, professore di geografia all'Università di Torino, ha ricordato, nella sua densa relazione sul movimento geografico italiano nell'ultimo quarto di secolo, «le eccezionali benemerenze verso la geografia nazionale da parte di un'Associazione sportiva, che è divenuta in breve volgere di anni la più ricca, la più potente, la più popolare del nostro paese».

— *Le prime Carte del Goriziano.* — Tralasciando le carte tolemaiche che, per la loro scala, non possono avere molto interesse per un territorio relativamente limitato, e lasciando da parte, per la stessa ragione, il «Novo disegno di tutta Italia» del Gastaldi, si possono ricordare, fra le prime carte a stampa in cui appare figurato il territorio dell'antica contea di Gorizia, le due carte del Friùli del Forlani e di Pirro Ligorio, apparse nel 1563. La carta del Friùli del veronese Paolo Forlani, intagliatore e cartografo, fu riprodotta nelle edizioni del 1573 e del 1595 del grande atlante dell'Ortelius, la cui prima edizione risale al 1570. Nello stesso atlante è riprodotta una carta che rappresenta tutta l'Istria e una piccola parte del Friùli, condotta sui dati di un Volfango Lazio. Questa carta è notevole perchè reca denominazioni miste, latine come Fons Lisontij, e tedesche come Tibin (Duino).

In questa carta il nome di Caporetto appare sotto la forma Chiaroe. In essa una leggenda spiega che il Timavo è il corso inferiore del Recca.

La carta manoscritta più antica ricordata da Giovanni Marinelli, è una carta del secolo XVII, alla scala di 1:160.000, che porta per titolo: «Dalla Ponteba a Gorizia». È una carta a penna: si conserva nella Biblioteca Marciana di Venezia. Al secolo successivo spetta una carta al 240.000, che si conservava nella Biblioteca di Stato di Gorizia. Si conservava poichè è assai probabile che gli Austriaci l'abbiano trasportata, da qualche mese, a Vienna, nella cui Biblioteca imperiale e reale sono stati, da tempo, portati antichi documenti cartografici relativi alle terre italiane.

— *Valico di Resca o valico di Rezia?* — Il passo che i tedeschi chiamano di Reschen (m. 1490), e che è notissimo nelle scuole perchè viene comunemente considerato come limite fra le Alpi centrali e le Alpi orientali, è detto, italianamente, Resca. Giovanni Oberziner che nella sua opera sui Reti, e particolarmente nel classico lavoro sulle guerre di Augusto contro i popoli alpini, si è occupato con tanto amore, e con tanta competenza della storia antica del suo nativo Trentino, propone, nel suo recente studio sul confine settentrionale d'Italia, la correzione di «Resca» in «Rezia». È una correzione che sarà probabilmente accolta dai geografi italiani, poichè tutto porta a credere che il nome Reschen non sia che una forma dialettale e contratta di Rethien, che corrisponde italianamente al nome Rezia.

— *Il nome Monastìr.* — Monastìr, il cui nome ufficiale turco era Bitolia o Toli, sorge a circa 180 km.

da Salonicco (cui è legata da ferrovia) in un bacino lacustre chiusa dal Peristeri, alto 2350 metri secondo Viquesnel. È bagnata da un subaffluente di destra del Vardàr. Il Barth che nel 1862 calcolava che la popolazione ascendesse a 40.000 abitanti, ne calcolava l'altitudine a 575 metri, mentre altri viaggiatori, basandosi puramente su semplici osservazioni barometriche, facevano discendere notevolmente, fino a 450 metri, la sua quota altimetrica fissata da recenti determinazioni in 613 metri. La città che fu nota un tempo per le sue fiere e dovette la sua prosperità recente (l'ultimo calcolo turco dava la cifra di 60.000 abitanti) al commercio dei panni, del tabacco, delle cotonate e delle droghe, è importante nodo strategico. Già il Tozer nella sua opera, apparsa in inglese, sulle alte terre di Turchia, ne poneva in luce la grande importanza strategica, rilevando che essa costituiva il punto più accessibile per il passaggio d'un esercito in Albania.

Il nome che gli occidentali dànno alla città è dovuto al numero notevole di monasteri sorti nei dintorni di essa. Lo stesso nome spetta a una città che sorge, di fronte all'Isolotto dei colombi, su una penisoletta della costa meridionale del golfo di Hammàmet, nella Tunisia orientale. Il nome di questa città, che gli Arabi indicano colla forma abbreviata Mistìr, sembra dovuto a un monastero cristiano sulle cui rovine è sorto, alla fine dell'ottavo secolo d. Cr., il grande convento-caserma musulmano, costituente ora la «Kasbah» (cittadella) della città, che qualche erudito crede erede e continuatrice della fenicia Ruspina.

— *Il commercio veneto in Levante nel settecento.* — Universale è il consenso sull'importanza eccezionale che ebbe il commercio di Venezia in Levante dal secolo decimoprimo ai primi decennii del decimoquinto, quando la Serenissima armava le flotte della Siria e della Zana, fondava colonie, emporii e scali a Costantinopoli e nei principali porti del Mediterraneo orientale e del Mar Nero, aprendo i suoi fondaci, sulla laguna, a mercanti greci, siriaci, armeni, come più tardi a mercanti turchi. Quanto al commercio veneziano in Levante negli ultimi secoli della Repubblica, è da avvertire che esso, salvo le brevi soste dovute essenzialmente alla formidabile lotta col Turco, ebbe uno sviluppo e un rigoglio assai superiori a quelli comunemente ammessi.

Come già ha dimostrato, da più di un ventennio Giuseppe Occioni-Bonaffons, e come risulta confermato da recenti ricerche, anche nel secolo della sua caduta la Repubblica ebbe, almeno per qualche tempo, importanti relazioni commerciali coll'Oriente, favorite dal fiorire dell'industria veneta serica, laniera e vetraria. Come inviava in Albania, da cui traeva olio, granturco, tabacco e soprattutto la pece di Vallona, panni per circa otto milioni di lire venete all'anno, Venezia riusciva ad attivare attraverso lo scalo di Alessandretta, il suo antico commercio con Aleppo. Alla città siriaca inviava conterie, cristalli, specchi, carta da scrivere. Le merci venete da Aleppo si dirigevano a Bagdàd, donde le carovane portavano il cotone, che Venezia riesportava in Germania, cera, rame e droghe. Le merci venete costituivano circa i due terzi del carico delle carovane che da Aleppo traversavano il Deserto di Siria, dirigendosi all'antica capitale degli Abbàssiti. Questo risulta dall'affermazione esplicita di uno scrittore del tempo (Morana), il quale ricorda una curiosa usanza delle donne di Siria. Queste dovevano avere in dote «almeno uno specchio di Venezia con cornice dorata, ed una cassa di noce, pur di Venezia».

Medicina.

— *I soldati ciechi.* — Tra tutte le infermità che possono colpire i soldati in guerra è certo la perdita della vista una delle più gravi, e forse la più commovente.

I soldati che una scheggia di granata o un proiettile di fucile ha accecati non potranno mai più vedere i loro figli, la terra e il cielo della patria per i quali combatterono e soffrirono. Divenuti ciechi in piena virilità non possono neppure avere, o possono solo molto difficilmente acquistare quella perfezione di tutti gli altri sensi che attenua la sventura ai ciechi nati e talvolta sostituisce la vista.

In ogni paese in guerra si è sempre avuta una particolare compassione per questi poveri mutilati, ma

per il passato la percentuale degli accecati era minima, e raramente si pensò a istituti e a provvidenze particolari a loro; oggi invece, specialmente per il largo uso dei proiettili esplodenti e per il barbarico impiego di gas deleterii, il numero degli accecati in guerra è di assai aumentato, e già si moltiplicano le istituzioni intese a mitigare la loro sventura e a renderli per lo meno adatti a guadagnarsi — pur nel regno dell'ombra — la vita.

In Francia è sorta in proposito un'opera altamente benefica e patriottica che ha preso nome di «Gli amici dei ciechi», con lo scopo principale di insegnare ai soldati privi della vista un mestiere loro accessibile, e, ai più intelligenti e più colti, una vera e propria professione, come la dattilografia, la stenografia, il telegrafo, il telefono, la musica, ecc. Ma quel che soprattutto è notevole nella «Maison Reuilly» che ospita già parecchi di quegli infelici, è — a quanto racconta un collaboratore della «Revue hebdomadaire» — il senso di calma, di tranquillità, di rassegnazione che le cure assidue dei sanitari e degli infermieri, e ancor più l'iniziazione di varii mestieri e la continua occupazione fisica e intellettuale che ne deriva dànno agli infermi.

Nessuno, naturalmente, deve parlar loro della disgrazia che li ha colpiti, se non per illuderli, nei primi tempi, che il loro male è passeggero e che tra breve riacquisteranno la vista: regola questa assoluta anche per i visitatori e le visitatrici della benefica opera.

Un sacerdote cattolico, un pastore protestante e un rabbino sono addetti alle cure spirituali delle diverse confessioni; ma tra loro non v'è alcuna gara nè alcun contrasto. V'è, anzi, tale concordia e tale devozione al fine unico ed ultimo — quello di dar la pace ai corpi e alle anime afflitte — che un giorno nell'assenza del sacerdote cattolico il rabbino portò egli stesso e mise nelle mani di un agonizzante, il crocefisso.

In tal modo e con amorevoli, costanti e intelligenti precauzioni, si è giunti a ottenere nella «Maison Reuilly» la pace che meraviglia ogni visitatore, e della quale il collaboratore della citata rivista racconta commoventi episodi.

Questo, tra gli altri:

«... Ne vidi un altro che camminava con passo malfermo tenendo per mano una bimba di quattro o cinque anni. Aveva sul petto la medaglia militare. Io mi avvicinai, lo presi per la mano che egli aveva libera e mi felicitai con lui per l'alta onorificenza. Levando su di me gli occhi spenti egli sorrise malinconicamente; poi, con una tranquillità che non aveva nulla di «voluto» — Vedete — mi disse — come qualche volta il caso rovescia le cose. Non è più il padre che guida la figlia: ma la figlia che guida il padre.»

Motociclismo.

— *Intorno al mondo in motociclo* — Un motociclista americano partì recentemente per un secondo tentativo di giro del mondo in motocicletta.

L'itinerario scelto comporterà il viaggio attraverso 26 diversi paesi e con un percorso totale di chilometri 80.000 (50.000 miglia).

Il viaggiatore spera di vincere in questo modo un premio di L. 250.000. Le condizioni stabilite perchè egli lo guadagni sono che egli percorra almeno 32.000 km. (20.000 miglia) in terra ferma, lasciandolo libero di scegliere qualunque percorso per via d'acqua.

Il corridore aveva la massima libertà nella scelta dell'itinerario, purchè egli facesse il giro del globo e ritornasse al punto di partenza entro un determinato termine. Egli deve inoltre vivere a tutte sue spese procurandosi di mano in mano il necessario vendendo cartoline e tenendo conferenze a pagamento.

È curioso notare che il concorrente ebbe un piede amputato e si vale di un arto artificiale.

Navigazione.

— *Navigazione interna.* — Negli Annali della Società degli Ingegneri ed Architetti, l'ing. Anelli pone in guardia contro la credenza comune che per la sicurezza di navigazione sul Po e sul Ticino bastino dei dragaggi ripetuti ad intervalli, sia pure con mezzi adeguati. *Il dragaggio — dice l'ing. Anelli — è efficace solo come lavoro integratore di opere stabili di sponda.*

Sarà invece necessario, almeno per parecchi tratti critici del corso di questi fiumi, di costruire tutta una serie di opere stabili atte ad aumentare la profondità dell'acqua, senza di che nemmeno un numero grandissimo di draghe e delle spese enormi basterebbero per rendere navigabili permanentemente quei tratti.

Ponti.

— *Il nuovo ponte di Quebec.* — Il grandioso ponte in acciaio sul fiume S. Lorenzo a Quebec (Canadà) è attualmente in corso di costruzione. Quest'opera colossale è destinata a sostituire il ponte precedente perchè iniziato e crollato durante il montaggio nel 1907. Il nuovo ponte è del sistema detto dagli inglesi «cantilever» ossia a mensola, del quale tipo il rappresentante più cospicuo è il grande ponte sull'estuario del Forth in Scozia. I rappresentanti di questo tipo di strutture che si prestano a superare grandi luci senza appoggi intermedi e quando non sia possibile erigere delle armature provvisorie a sostegno dell'opera durante la costruzione, non sono molti. Il profano non riesce a comprendere facilmente il modo di funzionamento. Mentre un arco o un ponte sospeso svelano, si può dire, di per se stessi colla loro forma gli sforzi che nascono per effetto dei carichi nelle loro varie parti, il gigantesco «*cantilever*» è meno facile da spiegare nel suo funzionamento.

Gli ingegneri progettisti del ponte sul Forth, che parve ai suoi tempi una costruzione di ardimento fantastico, riuscirono a persuadere il pubblico inglese della cosa presentandogli due uomini in piedi dei quali ciascuno tendeva una mano a sostenere l'estremità di una tavola sulla quale sedeva, sospeso, un fanciullo mentre coll'altra si ancoravano, se così può dirsi, a un *anello* infisso nel suolo.

La distanza fra gli assi dei piloni e quindi la maggiore luce del ponte di Quebec è di m. 549 e la travata sospesa alle due mensole sporgenti dai piloni stessi avrà la portata notevole di m. 195. Il peso di questa travata è equilibrato da quello delle due travate di sponda che collegano i piloni alle due rive, o, per meglio dire, ai viadotti di accesso provenienti dalle due rive. Queste travate hanno una portata di m. 157 ciascuna. La lunghezza totale dell'opera raggiungerà m. 988 circa. Il peso della struttura metallica raggiunge le 60.000 tonn. quantunque nella costruzione della intera campata centrale si sia impiegato esclusivamente acciaio al nichel di alta resistenza, onde ridurre il peso allo stretto necessario. L'altezza libera lasciata alla navigazione, e cioè misurata sotto il ponte sopra il livello delle alte acque, è di m. 45.75 e l'altezza massima dei piloni, misurata sempre da questo livello, è di m. 105 circa. Le pile, comprese le fondazioni, raggiungono quindi un'altezza da grattacielo. Il vantaggio del tipo costruttivo adottato sta nel poter essere la maggior parte del ponte montata a posto direttamente in opera. Così le due gigantesche mensole sporgentisi dalle pile a sostenere la travata centrale sopra le acque più profonde del fiume vengono montate completamente in opera senza bisogno di alcuna armatura provvisoria. L'intera travata centrale sarà poi al momento opportuno rimorchiata sopra pontoni, ormeggiata e sollevata per mezzo di apparecchi idraulici fino all'altezza definitiva, completamente, in un sol pezzo. Il montaggio delle membrature che costituiscono le mensole sopra descritte, dà luogo ad una specie di acrobatismo costruttivo, poichè questi pezzi, che pure sono di peso e di dimensioni eccezionali, sono sollevati mediante una grue installata sopra una torre mobile all'altezza di 106 m. sul livello del fiume. Eppure, nonostante queste difficoltà e il peso degli elementi sollevati, il montaggio deve avvenire con una assoluta precisione nella giunzione di questi pezzi. Il ponte sarà ultimato sul finire del 1917 o al più tardi nel 1918 e importerà una spesa di 45 milioni. Per la costruzione delle montature metalliche si è dovuto costruire, in località prossime al ponte, un'officina che è costata 5 milioni di franchi (*Giornale G. Civile*).

Strade.

— *Le statistiche del carreggio e le loro conseguenze sulla scelta dei materiali da adottarsi per pavimentazioni stradali.* — Nel giornale «Good Roads» il co-

lonnello Crosby, uno specialista americano in fatto di costruzioni stradali, si occupa dei criterii ai quali devono informarsi le statistiche del carreggio.

Egli riconosce che il contare semplicemente il numero dei veicoli si ritiene giustamente come mezzo inadeguato allo scopo cui le statistiche devono servire, tanto che si usano oggi distinguere varie categorie di veicoli e occorre preoccuparsi del modo di trazione. I cavalli per esercitare lo sforzo necessario al traino del veicolo, rovinano la strada più di quanto non lo faccia il carico gravante direttamente sulle ruote. Questo, s'intende, quando il cerchione abbia una larghezza sufficiente, e non succeda come per molte regioni d'Italia si verifica che un cerchione stretto *tagli* (è la vera parola) la massicciata. Si capisce che questo effetto diminuisce quando aumenta il numero degli animali da tiro. Ecco quindi la necessità di distinguere anche in questo senso secondochè un determinato carico è trainato da uno o più animali.

Invece i veicoli a trazione meccanica rovinano le massicciate in misura proporzionale al loro peso e subordinatamente al materiale che riveste le loro ruote. Un altro fattore è quello della velocità e in questo senso differiscono le vetture pubbliche da quelle padronali e dai *camions* caricati di forti pesi, ma che procedono a velocità piccola. Anzichè il semplice conteggio dei veicoli occorrerebbe, secondo l'autore, la determinazione di una specie di momento per ciascuno dei veicoli. In questa espressione dovrebbero naturalmente entrare il peso, il tipo del motore, la velocità, la natura dei cerchioni. La velocità soprattutto perchè gli sforzi orizzontali trasmessi dalle ruote alla massicciata aumentano grandemente con la velocità.

L'autore ha determinato, con accurate statistiche, che in alcune strade cittadine americane la velocità media dei veicoli nell'ultimo decennio è aumentata dal 50 al 100 per cento ed è fuori di questione che il traffico presente rovini la strada molto di più di quello lento del passato.

Dovrebbero quindi stabilirsi delle tabelle nelle quali il personale incaricato del conteggio potesse rapidamente prender nota di tutti i dati che saranno poi necessari per il calcolo del momento sopradetto. Il tipo di queste tabelle e il numero degli elementi da richiedersi ai conteggiatori, dipendono naturalmente dalla maggiore o minore difficoltà delle osservazioni oltrechè dalla maggiore o minore abilità degli operatori stessi.

L'autore non continua a dire come si possa basarsi sulla statistica del carreggio per la scelta della pavimentazione. Probabilmente strada facendo egli si è persuaso che, almeno per le strade di città, l'effetto del carreggio è legato intimamente anche allo stesso tipo della pavimentazione e quindi non è facile prevedere quale sarà per essere il carreggio stesso quando ad una determinata pavimentazione antiquata se ne sostituisca una più moderna.

Varie.

— *Gli Aborigeni a Vicenza.* — Interessante ed anche curiosa è la comunicazione inviata dall'ing. Luigi Peserico ad Istituti Scientifici e Giornali circa il risultato di indagini fatte su alcuni monumenti esistenti in Vicenza.

Potè riscontrare che varie erano le misure con le quali ivi furono costruiti i monumenti a seconda delle differenti epoche. Fa quindi constatare come nel 2º millennio a. Cristo si usarono a Vicenza le misure inglesi. Per es. sono conservati nel Museo Civico due dei tronchi di colonna, di marmo cipollino-greco, l'una del raggio di 7 pollici inglesi e di diametro 14 pollici esatti, l'altra del raggio di 8 pollici e diametro 16 pollici. Così pure i quattro lastroni meglio conservati della base della torre di San Felice, rifatta nel medio evo con materiali antichissimi, hanno uno spessore costante di 5-6-7 1/2-8 1/2 pollici inglesi esatti.

Nel 1º millennio avanti Cristo invece le misure inglesi cessarono di essere usate: questo fatto dà modo di contraddistinguere i monumenti dell'epoca antichissima da quelli più recenti dell'epoca Etrusco-Euganea, e da quelli posteriori dell'epoca Romana.

È probabile che lo stesso sistema inglese di misura serva a far riconoscere gli antichissimi monumenti degli Aborigeni in altre parti d'Italia e fuori d'Italia. Certamente ciò dimostra la costanza del popolo inglese che ha conservato fedelmente un sistema di misura adoperato in epoca remotissima da un popolo che possedeva un elevato grado di civiltà.

BIBLIOTECA

Ing. C. Malavasi. « Vademecum per l'Ingegnere costruttore meccanico » con 1564 figure e disegni costruttivi e 405 tabelle. Terza edizione di pag. XXXVI-862, Milano 1916, Ulrico Hoepli, Editore. L. 10,50.

Al Manuale Generale per gli ingegneri si vanno aggiungendo man mano i manuali per le varie specialità.

Il libro dell'ing. Malavasi, del quale appare ora la terza edizione, si occupa essenzialmente delle costruzioni meccaniche e se ne occupa con tale ricchezza di particolari di tutto quanto non sia essenziale, che l'opera riesce davvero un prezioso vademecum, utile anche agli ingegneri civili per la notevole trattazione delle questioni statiche.

Il volume è corredato da una larga serie di disegni costruttivi quotati dettagliatissimi nei quali è descritto, analizzato, anatomizzato, se si può dire, ogni elemento delle macchine; tabelle di dimensioni già calcolate permettono l'immediato progetto di questi organi senza la necessità di consultare una serie di opere speciali e di eseguire alcun calcolo.

ÇARICHE SOCIALI

NUOVE NOMINE.

Consoli.

Mogadiscio . . . . . Mancini Gioacchino
Sbrocca Alberto.
Pozzuoli . . . De Luca Francesco
Roma . . . C. N. Viotti Franco Mario, Comandante R. Nave Ustica.

Medici.

Brentino . . . Truschelli dott. Guglielmo.
Rolo . . . Facci dott. Giuseppe.
S. Marzanotto . . . Saracco dott. Norberto.

Legali.

Bologna . . . Marconi avv. Giuseppe.
Napoli . . . Menichella avv. Pasquale.
Reggio Cal. . . . Bova avv. cav. Pasquale.

Dimissionari o cessanti.

Consoli.

Ala . . . Zelger Alberto.
Costantinopoli . . . Bastogi Gino.
Gozzano . . . Migliavacca dott. cav. Ugo.
Meldola . . . Cresciani cav. Michele.
Paesana . . . Alberione Stefano.
Palmanova . . . Levis Romolo.
Pocenia . . . Serra Claudio.
Roma . . . C. N. Viotti Franco Mario, R. Nave Dante Alighieri.
Spezia . . . C. M. Pierallini ten. Eugenio - Scuola Specialisti.
Stenico . . . Mondini dott. Alessandro.
Vilminore . . . Gabrielli avv. Giacomo.

Medici.

Gozzano . . . Migliavacca dott. cav. Ugo.
S. Gregorio di Veronella . . . Maschi dott. Giovanni.

Soci Fondatori della Sede (1)

877. BONOMI Ing. ANGELO, Milano. - 878. FROVA Dott. ARTURO, Verona. - 879. GASTALDI Dott. GIOVANNI di CARLO, S. Remo. - 880. MENADA ANGELO, Milano. - 881. MICHETTI Sen. FRANCESCO PAOLO, Francavilla al Mare. - 882. MILON Ing. CAMILLO FORTUNATO, Nizza. - 883. MINISTERO AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO, Roma. - 884. MINISTERO POSTE E TELEGRAFI, Roma. - 885. MONTICELLI MANUEL, Buenos Aires. - 886. PERRONE SANTI E. G., Messina. - 887. TOSO BARTOLOMÈ, Montevideo. - 888. VOGLIANO Ing. Comm GERMANO, Torino.

(1) La tassa è di L. 200,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100.10; se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un'artistica tazza-ricordo in bronzo e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nei marmi della nuova Sede.

Soci benemeriti. (1)

Arpino, Muzio prof. Luigi — Bormio, Albenga cap. Fabrizio — Caserta, Grasso Gustavo — Cremona, Lena Gastone — Firenze, Huguet Luigi — Genova, Bastianelli Umberto — Jefren, Lucotti Filippo — Lindos, Marini Guido — Milano, Galimberti Guido, Gentile Carlo Giuseppe, Radice avv. Angelo — Morbegno, Gabrielli avv. Giacomo — Padova, Cavallini Stefano — Reggio Emilia, Garavaldi Alberto — Roma, Dante don Enrico — Sora, Granone ing. Erminio — Terni, Pellegrini Adolfo — Torino, Vesco Attilio — Tripoli, Pecchi Tommaso, Tiby Francesco — Zona di guerra, Bracciani Gastone, Di Molfetta Giuseppe, Orofino Sabino Emilio, Pezzana Alfredo.

(1) Ogni socio che presenta 5 nuove adesioni riceve in dono, una volta tanto, un'artistica medaglia di bronzo, conio ventennio.

Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro*.

Soci quinquennali.

Adro, Massussi Vittorio — Aosta, Therinel Lorenzo — Ardenza, Rodocanacchi co: Michele — Asti, Rota rag. Giovanni — Atri, Cichetti Domenico — Basilea, Jardini ing. Emiliano, Jardini Silvio — Beausoleil, Fontana Mario — Bergamo, Carsana Martino, Cesareni Cesare — Besana Brianza, Viganò Piero — Bologna, Sacchi ing. Guido — Cagli, Castracani co: Antonio Maria — Caltanissetta, Gatto ing. Mario — Capaccio, Bellelli Fernando — Carate Brianza, Rigamonti Angelo — Casei Gerola, Meargi avv. Paolo — Castelfranco Veneto, Emo Capodilista co: Corrado — Chiavazza, Long ing. Celestino — Conselve, Marescalchi cav. Luigi — Cuzco, Vesco Stefano — Finale Emilia, Finetti ing. Arrigo — Firenze, Melli Gustavo, Villoresi Anchise — Fossano, Bersano dott. Giuseppe — Fratte, Alvino Antonio — Fumone, Caponera don Vittorio — Genova, Bonsignore Antonio, Bosco ing. Adalgiso, Daglio Augusto, Olcese Goffredo Adriano — Legnago, Lugiato dott. Pietro — Mantova, Lui rag. Carlo — Marnate, Crespi Balbi ing. arch. Camillo — Marzano, Cabrini Antonio — Milano, Agosteo Vittorio, Banfi Giuseppe, Boccalari rag. Claudio, Borsa ing. Vincenzo, Cattani dott. Luciano, Ferrario Davide, Frova Natale, Fumagalli Saturnino, Gavioli Armando, Greppi nob. Filippo, Guarnerio Luigi, Guzzi rag. Luigi, Jardini ing. Paolo, Lucchini avv. Angelo, Madig dott. Alberto, Marchesi Adolfo, Meda

glia Dionigi, Ochs Emilio, Quaroni Angelo, Segre Michele, Sinigaglia Prospero, Sommaruga rag. Antonio, Steiner Francesco, Tiana magg. Salvatore, Tominetti Ambrogio, Vezza Iginio, Zanoni Angelo — Modena, Gozzi Egidio — Montafià d'Asti, Cagliano Felice — Montecchio, Catellani Giuseppe — Monza, Pini Geremia — Morimondo, Papetti Giuseppe — Mosso S. Maria, Cappio Valle geom. Italo, Regis comm. avv. Flaminio — Napoli, Caccce cap. Michele, Martire ing. Ercole, Perrone dott. Salvatore — Novara, Brughera comm. avv. Amos, Monetti Giuseppe — Ospedaletto, Stroili Taglialegna Antonio — Padova, Bassi Pietro, Degli Oddi Carlo F. — Palo del Colle, Danisi cav. ing. Michele — Parma, BRUGNATELLI CAMILLA ved. DE ANGELIS, Porta Nino — Pavia, Cortese avv. Francesco — Piacenza, Davolio Marani cap. Augusto — Potenza, Montefano avv. Giuseppe — Prato, Calamai Gioachino — Ravenna, Avetrani ing. Luigi — Roma, Avogadro di Collobiano co: Luigi, Borgogelli Guido, Cantuà Garibaldo, Carli Aleardo, Coggiatti ten. Aroldo, Dander Arminio, De Michelis Antonio, Faggioni Ruggero, Fonteanive comm. avv. Rodolfo, Incarnati

cav. Nicola, Mongini Luigi, Pouchain ing. Alfonso, Zottoli Giuseppe — S. Maria di Castellabate, Bordone Leonida — Sassari, Boeri Adolfo — Savona, Aonzo Enrico, Becchi Pietro, Dalla Vedova ing. Giuseppe — Segni, Passeri padre Pietro — Sestri Ponente, Parodi Federico — Siena, Del Grande Nello — Spezia, Giuliani ing. Luigi — Spresiano, Gastaldis avv. Giacomo — Tobruk, Nerizzi Ernesto — Torino, Barrera cav. Pio, Bernacchi Luigi, Bogliani Giuseppe, Borra dott. Francesco, Chiantore Silvio, Di Ciglié co: Zaverio, Fiandesio Bartolomeo, Foà dott. Carlo, Garello Francesco, Girola Arnoldo, Leone Mario, Martini Ferdinando, Massa cav. Mattia, Obici Antonio, Sicco Pietro, Turin Felice — Tortona, Bergamini dott. Paolo — Trapani, Schiavelli magg. cav. Giuseppe — Treviso, Bressanin Antonio — Venezia, Mazzoleni Augusto, Monaro Giuseppe — Vercelli, Lova Pietro — Verona, Cavajani Alessandro, Faccio Iginio — Vicenza, Meneghello dott. Gaetano — Vico Equense, De Gennaro cap. Girolamo — Villa Orba, Novelli Domenico — Voghera, Miniscalchi Emilio — Zona di Guerra, Comin Ettore, Perelli Marzio, Raimondi Edoardo, Vota Giuseppe

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° al 30 Novembre 1915.

SOCI VITALIZI (1)

ASTI, Garesio Guido, Garesio Mario — BENGASI, Biondi cap. Antonio — BORMIO, Babacci ten. Giovanni — BRESCIA, Zecchini Francesco — BRUNATE, Scott Meek Ethel — BUENOS AIRES, Caldini Manlio, Grimoldi Agostino C., Treves Bruno — CASTELNUOVO BOCCA D'ADDA, Parrasia Mansueto — CATANZARO, R. Biblioteca della R. Scuola Normale Femminile « G. D. Nobili » — CHIAVARI, Peschiera Paolo — CHIETI, De Sarno cap. Alessandro — COLICO, Oldrini Riccardo — COMO, Montorfano Giuseppe — EDOLO, Carettoni Carlo — ESTE, BENVENUTI nob. BICE — GAGLIANICO, Reda Romeo — GARLASCO, Conti Bozzani cav. ing. Carlo — GENOVA, Brunetti Giov. Giuseppe, Carbone Francesco, Dagna Ettore, Loria prof.

Gino — GINEVRA, Pellegrini Carlo — LAVAGNA, Sanguineti Raffaello A — LIMA, Gerbolini rag. Flavio — MILANO, Ambrosetti Francesco, Anghileri cav. Vittorio, Bruni Giovanni, Canzi cav. Cosmo, De Montel Giuseppe, Largarder Pietro, Malaguti Alfeo, Mangiagalli Marco, Mazzaccara di Celenza march. cap. Angelo, Milla prof. Nicolò, Saporito comm. Edoardo, Sarti ing. cav. Vincenzo — MIRA, Fioravanti Ferruccio — MODENA, Gallitelli Paolo, — MOGADISCIO, Del Giudice dott. Oreste — MOLA, Tauro Vito — NAPOLI, Orfei cav. Orfeo, Wenner Rodolfo — NOVENTA PADOVANA, Boscolo Umberto — OME, Bajetti don Arrigo — PADOVA, Pari dott. Giulio Andrea, Vanzetti Cesare — PAVIA, Casazza Roberto — PIAZZA S/ CERNOBBIO, Mondelli Leone — PISA, Lombardo dott. prof. Cosimo, Toscani Amilcare — RAPALLO, Monleone M.o Domenico — ROMA, — RAPALLO, Monleone Maestro Domenico — ROMA Allemand avv. Filippo, Biblioteca del Ministero del Tesoro, Caneva Federico, Giani avv. cav. Giuseppe, Perugia Alessandro, Tuzi cav. uff. Filippo — S. GIOVANNI A TEDUCCIO, Chiopetti Bernardo — S. PAULO, Santalucia Orazio — S. REMO, Macchia dottor Ernesto — SANTOS, Refinetti Roberto — SAVIGLIANO, Huntington Carlo Enrico — SCARLINO, Guelfi Unico — SPEZIA, S. E. del Bono Alberto — TARANTO, Biblioteca Ufficiali R. Nave «Giulio Cesare» — TOBRUK, Perazzo Clito — TOLMETTA, Malvani Mario — TORINO, Comelli Simone, Comi Leopoldo, Gioanetti rag. Raffaello, Negri Giuseppe, Rosso Gabriele, Sacerdote Emanuele — TRIPOLI, Ambrosi cap. Vincenzino — VALENZA, Gandini dott. Vincenzo — VERONA, Peretti Oreste — ZONA DI GUERRA, Arneodo Teodoro, Bonetti ing. Angelo, Borzi cap. Adelchi, Campini Otto, Casoletti cap. Umberto, Comando 37ª Batteria da Montagna, Corno dott. rag. Pietro, Nigra ten. Teodoro.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel regno, e nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti), e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

N. B. — Le quote suddette aumentano L. 0,10 e L. 0,20 a seconda che l'importo è di L. 100 o di L. 125, in conseguenza dei nuovi provvedimenti finanziari di cui il Decreto Luogotenenziale del 12 ottobre

SOCI ANNUALI (1)

Soci nuovi inscritti a tutto il 30 Novembre 1915 optanti pel 1916.

ALESSANDRIA. — Assandro sottotenente Giovanni, Pedemonte Emanuele, Rossi Pietro. *Acqui.* — Collacchioni ten. Livio. *Asti.* — Quaranta dott. Silvio. *Casale Monf.* — Pagani Riccardo,

(1) *Art. 6 e 9.* — I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12.* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Pistorelli prof. Luigi, Testore Camillo.
Felizzano. — MONTI SERASSIO MARY.
Moncalvo. — Bergogna Vincenzo.
Montiglio. — Bione Giuseppe.
Morano Po. — Remondino Giov. Mario.
S. Marzanotto d'Asti. — Saracco dott. Norberto.
Serravalle Scrivia. — Gandini Antonio, Pugno Adamo.
Tortona. — Pierangeli geom. Obed.
Valenza. — Ferraris Giacomo.
ANCONA. — Armando Ulisse, Bartoloni avv. Pio, Campa ing. Omero, Ferrati Virgilio, Filippi Fortunato, Gentiloni Giuseppe, Lanzoni cav. Giuseppe, Lorenzetti Raffaele, Pieroni Piero, Porcino dott. prof. Luigi, Santini Giovanni.
Iesi. — Barchiesi Gustavo, Castiglione Antonio, Gandolfi Mons. Giuseppe, Gerundini Alvaro, GRILLI NAZZARENA, Rettaroli don Augusto, Schiavoni Mario, Strabioli don Raffaele.
Montecarotto. — Baldoni Luigi, Muzzi geom. Giuseppe, Spinacci dott. Nicola.
Osimo. — Gandino prof. Carlo, Palleri dott. Giovanni.
Sammarcello. — Veneri don Raffaele.
Senigallia. — Bassotti prof. Antonio.
AQUILA. — *Borgocollefegato.* — Drommi Carlo.
Castel di Sangro. — Conado Girolamo.
Pescasseroli. — Alma geom. Gioacchino, Buccini Ercole, Costrini Cesidio.
Popoli. — Lucchini Giuseppe, Setta don Zaccaria.
Sulmona. — De Lisi Achille, Farina dott. Gregorio, Pelino Paolo.
AREZZO. — Bisaccioni Corrado.
Anghiari. — Menatti dott. Cesare.
Castel S. Nicolò. — Folli ing. Flavio.
Fermo. — Cenzi sten. Lodovico.
Offida. — Gabrielli Bruno, Guidotti Giovanni, Mercolini dott. Basilio.
AVELLINO. — d'Aquino Domenico, della Peruta magg. Luigi.
Ariano di Puglia. — D'Antuono Nicola, Imbimbo dott. Francesco.
Grottaminarda. — Cogliani don Alfonso.
Montecalvo Irpino. — Caccese Felice di Domenico.
S. Sossio Baronia. — Fabiano dott. Francesco.
BARI. — Dalla Volta Virgilio, Loprete Umberto, Manara Carlo, Rodriguez Enrico.
Altamura. — Pacella Rocco.
Andria. — Porro don Michele.
Bitonto. — Buquicchio Giuseppe.
Gioia del Colle. — Lazzarini Giuseppe.
Modugno. — Trentadue Vincenzo.
Mola. — Martinelli Clemente, Violante Michele.
Santeramo in Colle. — Di Fonzo dott. Franco.
Terlizzi. — Bonaduce Michele.
BELLUNO. — *Alano di Piave.* — Durighello Silvestro.
Feltre. — Luca Ettore.
Fusine di Zoldo Alto. — Beccari rag. Leandro, Longnotti don Luigi.
Pieve Cadore. — Menocci Giovanni, Tabacchi Alberto.
BENEVENTO. — Baccari avv. Adolfo, Meomartini Temistocle.
Bonea. — D'Apice avv. Carmine.
Fragneto Abate. — De Martini Raffaele.
S. Marco dei Cavoti. — Jelardi avv. Giuseppe.
S. Agata dei Goti. — Cotugno Antonio.
BERGAMO. — Adelasio nob. not. Alessandro, Graff rag. Alessandro, Panigoni rag. Primo, Panzeri rag. Everildo, Rizzo rag. Giovanni.
Albino. — Bosis Cesare.
Celana. — Bignetti Giuseppe.
Fontanella. — Bruni Francesco.
Nembro. — Carrara Pedrinelli don Luigi.
Ponteranica. — Salvi Giovanni.
Rossino. — Bianco comm. ingegner Luigi.
Schilpario. — Bonaldi Antonio.
BOLOGNA. — Albertosi Ugo, Battaglia rag. Amilcare, Bernardi Ferdinando, Berti Ernesto, Bettucchi Augusto, Cerchielli Amedeo, Cesari Augusto, Chinni Giuseppe, Coppola dott. Michele, Dall'Omo Ettore, Evangelisti Aldo, Farnè Luigi, Finzi-Contini dott. Armando, Gallino Riccardo, Gherardi Aldo, Greco Amleto, Ludovisi Umberto, Maccari William, Monari rag. Giuseppe, Panini Fi-

notti Alessandro, Parmeggiani Giuseppe, Piani Giuseppe, Rinaldi Alfonso, Scandellari Roberto, Serra Alberto, Stanzani Raffaele, Terzi Pietro, Troiani Ezio.
Anzola nell'Emilia. Casadei Primiano, Citran Gottardo, Parmeggiani dott. Alberto.
Budrio. — Donati padre Federico, Miglioli don Gaetano.
Imola. — Cesari Vincenzo, Guadagnini Marco, MONDINI CLARA.
Monzuno. — Fortini Carlo.
Persiceto. — Borghesani Ferdinando, Rusticelli Romano.
S. Giorgio di Piano. — Rubini Vittorio.
S. Pietro in Casale. — Angelini Giovanni.
S. Rufillo. — Faggioli Carlo.
BRESCIA. — Bettenzoli Silvio, Bruschi Guido, Clerici rag. Giovanni, Fiorini Vittorio, Fliry Marcello, Novelli Pietro Goffredo, Paolucci prof. Carlo, Traversa ing. Camillo.
Bagnolo Mella. — Savoldi Luigi.
Bienno. — Testini don Fortunato.
Chiari. — Accatino Eugenio, Cattanei Achille.
Desenzano. — Bardelloni Roberto, Bazoli Cesare.
Gardone V. T. — Malora Mauro.
Gavardo. — Setti Emilio.
Ghedi. — Ascolti Primo, Doneschi Giuseppe.
Iseo. — Vacchelli dott. Enrico.
Nozza. — Mazzardi don Nicostrato.
Provezze. — Bettoni don Luigi.
Rovato. — Bonardi Adolfo, Buizza Bortolo, Marchesi geom. Gino.
CAGLIARI. — Giusti Giovanni, Guicciardi Eugenio, Guicciardi Rosolino, Pellerano Gaetano.
Ales. — Fanni don Antonio.
Iglesias. — Melis Guglielmo.
Nuraminis. — Spiga sac. dott. Attilio.
Oristano. — Rovello Mario.
Riola Sardo. — Sulas Francesco.
Samatzai. — Melis don Ermenegildo.
Serrenti. — Secchi sac. G. B.
CALTANISSETTA. — *Aidone.* — Santuccio avv. Cesare.
Mazzarino. — Zafarana rag Ernesto.
Piazza Armerina. — Nocera Salvatore, Roccella dott. Federico.
CAMPOBASSO. — *Bojano.* — Colalillo Giuseppe, Manna Alessandro, Municipio.
Gambatesa. — d'Alessandro dottor Francesco.
Ripalimosano. — Di Penta Felice, Di Penta Michele.
CASERTA. — Senatore Prof. Vincenzo.
Arpino. — Capoferro Raffaele, Catallo Giovanni, Convitto Nazionale, Coviello Francesco, Cremona Vincenzo, Martini prof. Francesco, Pompei Umberto, Puzzuoli prof. Filippo.
Aversa. — Ruta Alfonso.
Capriati a Volturno. — Andreucci cav. uff. Francesco.
Isola Liri. — Sansò rag. Carmine.
Itri. — Tatta Renato.
Montecassino. — Camilli Amerindo.
R. Polverificio s. Liri. — Audiber Paolo.
S. Maria a Vico. — Cioffi dott. cav. Giuseppe.
S. Maria Capua Vetere. — Della Valle Mayo Luigi.
S. Elia Fiumerapido. — Arpino dottor Ferdinando, Risi Augusto.
Sora. — Montagnoni Silvio, Tuzi Diego, Zuccari avv. Mario.
Sujo. — Grimaldi Luigi, Mattei don Salvatore.
Teano. — De Monaco don Arminio.
Vallerotonda. — Rongione dottor Amerigo.
CATANIA. — Bentivegni ing. Mauro, De Angelis dott. Giuseppe, Leonardi avv. Mario, Moretti Egisto, Romeo rag. Oreste, Staltari Antonio, VACCARELLA prof. ELISABETTA.
Acireale. — Pennisi Leila avv. Carlo.
Biancavilla. — Cataliotti Alfredo, Sangiorgio avv. Agostino.
Caltagirone. — Montemagno dottor Salvatore.
CATANZARO. — Barbadoro Luigi, Biblioteca Popolare, Cristallo professor Giovanni, Fittante Guglielmo, LA GAMBA TERESA LUCIA, Schiavello prof. Giuseppe.
Acquaro. — Calcaterra dott. Vincenzo.
Gizzeria. — Crapis Emanuele.
Monteleone. — Bolle Luciano, Candela Giuseppe, Murmura Lorenzo.
Nicastro. — Zerella Pierino.
CHIETI. — Gasbarri not. Michele, Volpini Giulio.
Paglieta. — Di Paolo Michele.
COMO. — Piatti rag. Silvio.
Argegno. — Comini Emilio.
Bassano. — Frick Giuseppe.
Besozzo. — MIGLIERINA RITA.
Brezzo di Bedero. — Barozzi Carlo.

Cassago. — De Filippis Pericle.
Dervio. — Beri Antonio.
Gravedona. — Glisenti Italo.
Lanzo d'Intelvi. — Lasio don Carlo.
Lecco. — Airoldi Francesco, Barufaldi dott. Francesco, Rossi rag. Vitaliano.
Lierna. — Balbiani R. Pietro, Panizza Antonio, Spada Ambrogio F.
Malnate. — Bernasconi Giuseppe.
Missaglia. — Giovenzana don Arturo.
Porto Valtravaglia. — Cipolla Sandro.
COSENZA. — Biagioni Rino, Critelli Enrico.
Luzzi. — Coppa don Francescantonio.
Rocca Imperiale. — Perrotta Giovanni.
S. Demetrio Corone. — Mettiga Francesco.
S. Lucido. — Iorio Ottavio.
Scigliano. — Marino Giuseppe, Rocchi Alfredo.
CREMONA. — Cavalli Aristide, Commenduli Cirro, Fassio Stefano, Guindani Enrico, Piazza Giuseppe, Ricci dott. Annibale, Scotti Giovanni.
Casalmaggiore. — Augimeri avvocato Michele, Galetti Enrico.
Crema. — Della Noce Vincenzo, Leccardi Lodovico.
Due Miglia. — Bonsanti dott. Oreste.
Trigolo. — Municipio.
Vescovato. — Rota don Cesare.
CUNEO. — Bailone Umberto, Gullino Giuseppe, Rivoira Francesco.
Alba. — Bisio Aurelio, Manera dott. Carlo, Scaparrone Sebastiano, Tedeschi Felice, Viglino Carlo.
Barge. — Aimerito Gabriele.
Bra. — Amprimo dott. Ernesto, Istituto Commerciale, Morini Arnaldo.
Corneliano d'Alba. — Pasquero dott. Giuseppe.
Mondovì Piazza. — Calleri Luigi, Michelotti prof. Amedeo.
Saluzzo. — Ghisolfi Carlo, Momigliano Riccardo, Pomatto prof. Lorenzo.
Savigliano. — Fodio Giovanni, Giustetto Giovanni.
Tenda. — Passeron Stefano Federico.
Verzuolo. — Chiarva Giovanni.
Vinadio. — De Giovanni Giuseppe.
FERRARA. — Anselmi Nino Bixio, Bellinati Alfredo, Candela Giuseppe.
Codigoro. — Magnani Francesco.
Copparo. — Ruggeri Pilo.
S. Pietro in Casale. — Reggiani don Agostino.
Vigarano Mainarda. — Sambri Zeferino.
FIRENZE. — Aghib Arturo, Barsotti rag. Pericle, Beuci Enrico, Brusco Ernesto, CARBONAI LINO, Ceraso Francesco, Citi avv. Plinio, Dalla Torre Ferruccio, D'Amico Antonio, Danti Mario, De Filla Arnold, Dicomani rag. Averardo, Dupuis rag. Augusto, Fantechi Nello, Gabardi Carlo, GARDI FALCHI BIANCA, Levi Giulio A., LO GALBO d.ssa LILLA, Mutuszewski Primolao, Orsi Battaglini dott. Emilio, PAGLIAI FLORA, Pavolini prof. Paolo Emilio, Petrioli Tito, Ronconi Ugo, Ruffi Ennio, Salucci Mario, Sermanni rag. Vittorio, Tantillo dott. Antonino, Tofanari Giulio, Tommasi Aliotti Lorenzo.
Bagno di Romagna. — R. Terme di S. Agnese.
Castelfiorentino. — Fontanelli Egisto, Puccioni Raffaello.
Dovadola. — Agazzi Achille, Sangiorgi dott. Alessandro.
Empoli. — Del Vivo ing. comm. Paolo.
Pistoia. — Cappelli Omero, Sgrilli Arturo, Volpini cap. Alberto.
Prato Toscana. — Benelli Enrico Alfredo, Vannucchi Pietro.
S. Casciano Val di Pesa. — Guerrini nob. cav. Guglielmo.
S. Pietro in Bagno. — Curbis dott. Pietro.
Sesto Fiorentino. — Mazzanti Renato, Scuffi Alfredo, They Eugenio.
Vico d'Elsa. — Marcacci Clemente.
FOGGIA. — *Cerignola.* — Di Staso cav. Pasquale, Zivoli Pasquale.
Monte S. Angelo. — Tancredi prof. Giovanni.
S. Nicandro Garganico. — Battista Francesco, Ghe Alberto.
Tremiti. — Ariatta Pietro, Corvaglia Giuseppe.
Vico Garganico. — Delli Muti geom. Francesco.
Viesti. — Dell'Erba Raffaele.
FORLI'. — Matteucci Sante, Melandri Nino, PANTOLI GIOVANNA, Pistocchi Mario, Prati don Giuseppe.

Cattolica. — Casali Telesforo
Cesena. — Benini don Antonio, Manuzzi Antonio.
Meldola. — Fusignano geom. Ersilio, Mastri Paolo
Rimini. — Cerofolini ing. Domenico.
GENOVA. — Accardo Vincenzo, Alberico Giacomo, Battistelli Achille, Bolgiano Nicolò, Bonanno Luigi, Bozzano Raffaele, Bresolin Augusto, Carrara Ernesto, Castoldi Luigi, Cinotti Vezio, Delucchi Mario, Durazzano cap. Gaetano, Ferrando Giacomo, Ferrugiari Giovanni, Garbin Arturo, Gherardi rag. Pietro, Giovanelli Giovanni, Grisone don G. B., Guastavigna Andrea, Guidoni Giuseppe, Hahn Giulio, Lertora Mario, Liberti Lorenzo, Mangiapan Luigi, Marcenaro cap. Ettore, Marrullier Carlo, Masini Fernando, Mirante Giuseppe, Moretti Giorgio, Nicola comm. Francesco, Oddino rag. Aldo Rodolfo. Ortoli Gaetano, Parodi ing. Giulio, PEDRAZZO DIRCE MARIA, Quirci Giuseppe, Rivoire prof. Alberto, Rossi Guido, Sirito Guglielmo.
Bolzaneto. — Barsotti Felice, Parodi Aurelio
Carsi di Valbrevenna. — Pittaluga don Silvio.
Chiavari. — Arnaldi Enrico, Cuneo cav. Paolo, Devoto cap. Giuseppe, Ferrari Fortunato.
Cogoleto. — Graziani Giuseppe.
Cornigliano Ligure. — Massoni Adolfo, Porcile Aristide.
Diano Marina. — Ardissone Giuseppe.
Finalborgo. — Agnese Enrico.
Finalmarina. — Parodi Giulio, Rosso dott. Vincenzo.
Lavagna. — Boletto Nicola, Frugoni Silvio, Pozzo Angelo, Sanguineti Aurelio, Sanguineti dott. Luigi Romolo.
Licata. — Urso Cannarella Vincenzo.
Manesseno. — Pisani rag. Lorenzo.
Pegli. — Ernst H.
Quinto al Mare. — Massa Attilio.
Recco. — Moltedo Annibale.
Riomaggiore. — Raffellini Francesco.
Rossiglione. — Caprili Silvio.
Sampierdarena. — Barbareschi Stefano Pietro, Bisio rag. Angelo, Cautele Virgilio, Cuneo G. B., Ghirardi Giuseppe, Monico Giovanni, Paggi Luigi, Storace Narciso.
S. Giovanni Battista. — Canepa Adriano.
Savona. — Brignole Arturo, Ferrari Francesco, Frugoni Antonio, Maccagno G. B., Parodi Emanuele, Sozzi Pietro, Torelli Costantino.
Sestri Ponente. — Bassini Andrea, Bertazzoli Cova Amilcare, Bessone Annibale, De Ferrari Pietro, Mascardi Agostino, Risci Carlo, Tognaccini Luigi.
Spezia. — Belleggia Emidio, Bellettini Ezio, Bevilacqua avv. Giovanni, Boschi rag. Antonio, COLOMBO ANTONIETTA, Coppola Silvio, D'Avino Giuseppe, Meini Eugenio, Omniboni rag. Pacifico, Pontremoli Davide, Salomè Giorgio, Schiaffino Guido, Tescari Silvio
Torriglia. — Conte don Francesco.
GIRGENTI. — Salvago Salvatore.
Canicatti. — Pepe Arturo, Rizzo avvocato Giuseppe.
Menfi. — Bivona dott. comm. Santi
Palma Montechiaro. — Vayola avv Giuseppe.
GROSSETO. — Amerighi Matteo.
Orbetello. — Lodigiani Mario.
Roccastrada. — Bersotti Giuseppe.
Sorano. Puccioni Angelo.
LECCE. — *Brindisi.* — Bacci ing. Leone, Sederino Antonio.
Galatina. — Sambati Antonio
Ginosa. — Gianciotta Giuseppe.
Latiano. — D'Ippolito don Ferdinando, Lucisani Lorenzo.
Ostuni. — Zizza Cosimo.
S. Giorgio sotto Taranto. — Casamassima Attilio
San Pietro Vernotico. — Renna Giuseppe.
Sava. — Spagnolo Carmelo.
Taranto. — Amaduzzi rag. Aurelio, Amendolito ing. Francesco, Baldelli rag. Angelo, Boccuni Arturo, Cassanello Attilio, Cucco Guido, De Filippis ten. col. Arnaldo, De Grossi cap. Antonio, De Mattia Angelo, De Nava magg. Vincenzo, Giovannini cav. Domenico, Gorgoni prof. Pietro, Latagliata Nicola Vito, Lo Cascio G. B., Mastrocinque Giovanni, Mazza Pasquale, Merlicco Rocco, Palumbo Nicola Armando, Pizzarello Giuseppe, Sangermano Francesco,

Scarpati Gennaro, Simonetti Enrico, Valente rag. Giuseppe, Valentini Francesco, Veratti ten. Olinto, Vollono Francesco Paolo.

Tuglie. — Bernardi not. Giuseppe, Vergine Girolamo.

LIVORNO. — Benedetti Alessandro, Biagi dott. Silvio, Bignone rag. Stefano L., Botta Renzo, Catanzaro Pietro, Filippi Dino, Garau magg. cav. Palmerio, Garau Salvatore Alfio, Lang dott. Ernesto, Luschi Michele.

Portoferraio. — Conti Giuseppe, Darmanin Gino.

Rio Marina. — Paolini Antonio.

LUCCA. — Bastianoni ing. Ciro, DELOGU ERMINIA, Pellegrinetti don Ermenegildo.

Bagni di Lucca. — Contrucci Dante, Del Mugnaio don Carlo, Michelini Livio.

Montecarlo. — Borgi dott. cav. Gio. Dante.

Pescia. — Bartolini Silio.

Viareggio. — Giannessi Dionisio, Mariatti Edoardo, Mei rag. Guido, Pisani Pietro, ROMBONI ADELE.

MACERATA. — Masini rag. Giovanni, Offidani Giuseppe.

Penna S. Giovanni. — Marcucci dott. Oreste.

Serrapetrona. — Allegri Gaetano.

MANTOVA. — Bovo Giuseppe, Gorini dott. Giuseppe, Isalberti Plinio, Poltronieri G. B., VINCENZI ADA.

Asola. — Della Torre Ricciotti.

Canedole. — Roncaglia Giacomo.

Gonzaga. — Accorsi Guido.

Guidizzolo. — Cocconi Giuseppe, Gasapini Adrasto.

Levata di Curtatone. — Bendotti don Domenico.

Quistello. — Cavicchioli Virginio.

Revere. — Grecchi Giuseppe.

S. Martino Argine. — Marini Silvio.

Viadana. — Turchetti nob. Renzo.

MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Corsini Augusto, Dovati prof. cav. Augusto.

Colla. — Bocchia don Marco.

Gragnola. — Barini dott. Umberto.

Terrarossa di Licciana. — Giuliotti sottoten. Adolfo.

MESSINA. — Calì avv. Francesco, Celi Pietro, Martines Giuseppe, Petroni Enrico.

Barcellona di Sicilia. — Pareti Faraci cav. Giovanni, Pettini Pareti cav. Francesco.

Giostra. — Genitori Lorenzo.

Mistretta. — Di Majo cav. Cesare, Lipari Luigi Mario, Ortoleva avv. Antonio.

Tortorici. — Riolo avv. cav. Pietro.

MILANO. — Aimerito Vincenzo, Alberini Alberto, Avignone Edmondo, Beduschi prof. Langzewich, Betti Cesare, Bolgè Celestino, Calvello Giuseppe, Carminati cav. Attilio, Catenazzi Guglielmo, CAVAGNA SANGIULIANI PINA, Chiaratti Mario, Crippa Roberto, Cucchi Edoardo, Cugini Albizzio, Dahò Arnoldo, DE GIGLIO IRENE, Fagioli Paride, FAVARO VITTORIA, Ferrero Ferrari Teodoro, Foà Enrico, Fraccaroli rag. Enea, Gallini Fulvio, Gandini Elvezio, Gatti Carlo, Gorla Eugenio, Grippaudo cav. magg. Carlo, Gromo Gaetano, Incerti Dante, La Barbera rag. Alberto, Ladavas Panizza Ernesto, Lombardi Vittorio, Mangili Francesco, Mantovani Cesare, Marangoni Giovanni, Mariano Elia, Marzorati Luciano, MAURI rag. AMALIA, MAURI dott. VIRGINIA, Mazzocchi rag. Pietro, Monti Gabriele, Morandi geom. Enrico, Morlacchi Alfredo, Mulazzi Emilio, Paladini Ettore, Palerma Filippo, Palavidino Giovanni, Palmini rag. Gino, Pardini Frediano, Pasquè Roberto, Pernice Francesco, Pfaù avv. Arturo, Piazza dott. Giulio, Picozzi Salvatore, Pirotta Peppino Mario, Pozzi Carlo, Preziati Artaserse, Roggiani Giovanni, Scorza Giovanni, Scotti Paolo, SECCHIERI prof.a GINEVRA, Semenza Carlo, Siniscalchi nob. Igino, Tanzi Luciano, Terzolo Roberto, Tongiorgi Alvaro, Vaienti Guglielmo Oberdan, Varisco don Angelo, Vichi rag. Achille, VILLA PERNICE RACHELE, Zangiacomi Ferruccio.

Binasco. — Rognoni Carlo, Rognoni rag. Mario.

Caronno Milanese. — Pagani Paolo.

Cassano d'Adda. — Caruso Alfonso, Codognola Luigi.

Cesana. — Parravicini dott. Francesco.

Coazzano. — Gallotti Cesare.

Crescenzago. — Gallotti Emilio.

Gallarate. — Minoli Franco, Orlandi Cesare.

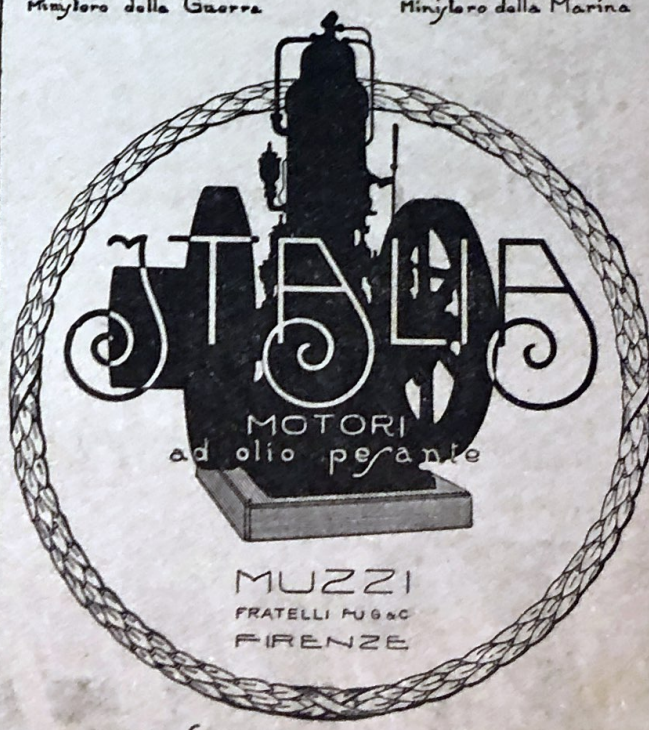
Gorla Minore. — Rotondi Mario, Ponzoni Alfredo.

Greco Milanese. — Bulgarelli Remo.

Jerago con Orago. — Sessa Pasquale.

Lodi. — Ceresa Giovanni.

Meda. — Colombo Filippo, Fusetti Antonio, Lunghi Vincenzo.

Mezzago. — Colombo don Giovanni
Monza. — Colombo Celestino, GLI-
SENTI BISSOLOTTI AGOSTINA,
Monza Pietro, Setti Giuseppe
Mornago. — Barbetta don Giovanni.
Musocco. — Preatoni Angelo
S. Pietro all'Olmo. — Grassini Fe-
lice.
S. Angelo Lodigiano. — Cordoni An-
tonio.
Saronno. — Pagani Primo
Seregno. — De Alberti Felice.
Uboldo. — Ciocca Aurelio.
MODENA. — Benvenuti Luigi, Ca-
vallini prof. Sante, Del Fante
Umberto, Donati Salvatore, Garzo-
ni Antonio, Marchetti dott. Bru-
no, Prati prof. arch. Arturo.
Carpi. — Pacchioni Massimiliano.
Maranello. — Morselli don Emilio.
Mirandola. — Guvi prof. Federico,
Pivetti Arioaldo.
S. Cesario sul Panaro. — Gusmani
Paolo.
NAPOLI. — Amodio Alfonso, Bacio
Terracina prof. Arturo, Barberio
dott. prof. Michele, Boccia Guido,
Buonocore Vincenzo, Capano ing.
Nicola, Caracciolo Settimio, Ca-
stiglio Morello dott. Pasquale, Ca-
talisano avv. Giuseppe, Cerruti
Giulio, Cioffi Vincenzo, Coppola
Vincenzo, Curcio Edgardo, D'An-
gelo Alfonso, Del Franco Costan-
tino, De Luca di Roseto march.
avv. Luigi, De Paolis cav. uff.
Luigi, De Santi avv. Augusto,
D'Orso Giuseppe, D'Urso avv. Ma-
rio, Galdo avv. Francesco, Galdo
dott. Luca, Giovene avv. Enrico,
Gravina Ludovico, Imperiali Car-
lo, Lamacchia dott. Nicola, Leba-
no ing. Alfredo, Lo Gatto Alfon-
so, Mengoni cav. Mario, Mira avv.
cav. Camillo, Mosca ing. Dome-
nico, Muscettola Domenico, Pa-
stori Luigi, RUGGIERO ADELIA,
Russo Guido, Salvati dott. Cristo-
foro, Sorvillo avv. Vittorio, Stani-
slao avv. Quinto, Tomaselli Anto-
nio F., Tommazzolli dott. Luigi,
Trimarchi avv. Pietro, Villano
Francesco, Viti Eugenio.
Afragola. — Divieto Arturo, Giulia-
no Francesco.
Barra. — Colombrino Giovanni.
Castellammare di Stabia. — Di Napoli
rag. Salvatore.
Meta. — Circolo Metese.
S. Giovanni a Teduccio. — Gibilisco
Paolo, Salvati Domenico.
NOVARA. — Rossi don Tommaso.
Biella. — Gabasio Carlo.
Boleto. — Vinzia Ernesto.
Cannobio. — Agusson Romano.
Chiavazza. — De Andrea Silvio, To-
rello Erminio.
Cravagliana. — Ghelma Giacomo.
Cressa. — Filiberti Luigi.
Domodossola. — BORGNIS CELE-
STINA ved. MORANDINI.
Gattinara. — D'Alberto Pietro.
Pagliate. — Brustia Piero.
Pallanza. — Piceni avv. Alfonso.
Pettinengo. — Piana Guido.
Piana. — Fioglia Paolo.
Prato Sesia. — Angelino Quinto.
Quarna Sopra. — Musso dott. Efisio.
Santhià. — Cornaglia rag. Giuseppe,
Dellarole geom. Fiorenzo, Rolla
geom. Ernesto.
Tornaco. — Monfinotti Pietro.
Trasfiume. — GIOVANOLA GIU-
DITTA nata BOTTELLI.
Tronzano Vercellese. — Taverna
Giovanni.
Valduggia. — Maio don Francesco.
Vallemosso. — Gronda Riccardo.
Vercelli. — Bernardi Vittorio.
Vespolate. — Iacomelli Ernesto.
Voy. — Bossi Umberto.
PADOVA. — Azznè Augusto, Bovo
Adolfo, Cumano Carlo, Della Giu-
sta Alessandro, Gazzabin Narciso,
Martingano padre Ottone, Prosdo-
cimi Emilio, Rossetto Augusto,
VARÈ ISABELLA.
Boara Pisani. — Brigato G. B.
Montagnana. — Facchini Angelo
Pontelongo. — Lavoratornovo En-
rico.
Rubano. — Pierobon Geremia.
Saletto di Montagnana. — Piovan
Zefferino.
Vigonza. — Gamba dott. Ugo.
PALERMO. — Alajmo rag. Gaeta-
no, Alestra Dino, Barbera Gio-
vanni, Busacca Archimede, Ca-
tanzaro Nunzio, Cusenza dottor
Gaspare, De Giudici Paolo, Fici
Giovanni, Gugino Alfonso, Jan-
nello Nino, La Grutta avv. Simo-
ne, Lombardo Giuseppe, Loschia-
vo Giuseppe, Malerba prof. Luigi,
Moscatello Francesco, Pagano pro-
fessor Giuseppe, Premuda Umber-
to, Romano Ignazio, Sarulli Vin-
cenzo, Silvestri avv. comm. Igna-
zio, Vallesi Cardillo avv. Salva-
tore.
Castronovo di Sicilia. — Giudice
dott. cav. Ignazio.
Cefalù. — Costadura rag. Eugenio.
Ciminna. — Sganga Giuseppe.
Corleone. — Puccio Salvatore.
Mezzoiuso. — Criscione Francesco.
Terrasini. — D'Anna prof. Giovan-
ni.
PARMA. — Bergamini rag. prof.
Camillo, BIANCHEDI BENVE-
NUTA ved. CURTI, Bottiglieri E-
lia, Pelosi Guglielmo.

Basilicagoiano. — Torricelli don Lamberto.
Bedonia. — Taddei Domenico.
Borgo S. Donnino. — Gelmini Carlo.
Busseto. — Barezzi Aniceto, Fontanella dott. Angelo.
Fornovo Taro. — Bergonzi Mario.
Palanzano. — Orsini dott. Silvio.
Ravarano. — Delmonte don Licinio.
Salsomaggiore. — Sacchi rag. Livio.
Vicomero. — Bersolini Augusto.
PAVIA. — Albini Guido, Schiroldi Pasquale.
Candia Lomellina. — Cristallo Giuseppe.
Ceretto Lomellina. — Dughera don Luigi.
Corteolona. — Torchio rag. Probo.
Cozzo Lomellina. — Morelli don Luigi.
Mortara. — Corbetta dott. Giacomo, Marengo Battista, Torti Francesco.
Pietragavina. — Callegari Domenico.
Siziano. — Lazzari don Giovanni.
Tromello. — Rolandi ing. Luigi.
Valle Lomellina. — Trovati Gino.
Vigevano. — Previde Massara Paolo, Sacchi dott. prof. Mario.
Voghera. — Borlone dott. Luigi, Cicala Vittorio.
PERUGIA. — Battaglia geom. Oddone, De Marco Ponziano.
Assisi. — Bosso Alfredo.
Cascia. — Toeschi avv. Alessandro.
Gubbio. — Frampolli ing. Filippo.
Magliano Sabino. — Papi Francesco.
Narni. — Paragiani Pilade.
Poggio Mirteto. — Montiroli Domenico.
Preggio. — Contini Giovanni Batt.
Rieti. — Corti prof. Settimio.
Terni. — Bernardini Cesare, Capriglione Leopoldo, Manni Enrico, Marasca prof. Alessandro, Tarquini Dante.
Todi. — Folignoli don Giovanni, Petrucci don Martino, Vezzulli mons. Enrico.
PESARO. — Cianchettini prof. Giulio, Donati Donato.
Fano. — Ilari dott. Pacifico, Massaretti Luigi.
Pennabilli. — Mancini don Michele.
PIACENZA. — BALSAMO profess. LUISA, Bozzini Augusto, Gabbiani Aldo, GIUFFREDI rag. NATALIA, Stivani don Emilio.
PISA. — Buoncristiani Giulio, Mencacci Ilio, Mugnetti Virgilio, Paravagna ing. Angelo, Pellegrini prof. Francesco, Torrini Ramiro.
Crespina. — Regnoli Gino.
Suvereto. — Ricci dott. Alberto.
PORTO MAURIZIO. — *S. Remo.* — Canavese Pietro, Quadrio Giuseppe, Scarso Giuseppe.
Taggia. — Lavagna Angelo.
POTENZA. — Ferraris dott. Carlo, Marino Michele.
Avigliano. — Genovese avv. Tommaso, Telesca don Giuseppe.
Carbone. — Nigri dott. Antonio.
Maratea. — De Puglia Francesco.
Matera. — Calvano Vito.
Palazzo S. Gervasio. — Pagano prof. Pasquale.
S. Mauro Forte. — Pisani geom. Michele.
RAVENNA. — BRIGANTI ANNITA, Mazzotti Paolo, Uckmar Antonio, Zama rag. Aldo.
Castelbolognese. — Patuelli Giovanni.
Cervia. — Jommi ing. Giuseppe.
Faenza. — Bassani Domenico, Bucci avv. Alessandro, Cornacchia Mario, Galli dott. Paolo, Merendi Tomaso, Morelli Camillo, Psotti Virginio, Venturini dott. Antonio, Voghera dott. Leone.
Fusignano. — Calderoni Enrico.
Mezzano. — Bezzi Antonio.
S. Agata s. Santerno. — Farina don Francesco, Randi don Antonio.
S. Zaccaria. — Baecchi dott. Brunetto.
REGGIO CALABRIA. — Accurso Cosimo, Moretti Giuseppe, Palmisano avv. Raffaele.
Africo. — Pisani don Francesco.
Arangea. — Ursini Antonio.
Catona. — Guarna Antonino.
Gioia Tauro. — Bonito Baldassarre.
Matiniti Inferiore. — Giordano Raffaele.
Palmi. — Pinto Michele.
Pellaro. — Bertoni Antonino.
REGGIO EMILIA. — Casoli Arnoldo, Panciroli Cesare, Vezzani Odoardo, Zucchi Mario.
Casalpo. — Uccelli don Antonio.
Regnano di Viano. — Guidetti dott. Pietro.
Ventoso. — LEONI VERA.
ROMA. — Alberti dott. cav. uff. Annibale, Antonelli rag. Eugenio, Anzani Felice, Arzani Aldo Mario, Astorri avv. Cristoforo, Avenia Augusto, BAJO LAETITIA, Bandini Emilio, Bartolucci Mario, Bastiani cap. Alberto, Bianchi d'Espinosa Gino, Boari Ercole, Bonelli ing. Giovanni, Caretti Luigi, Carnemolla Salvatore, Castagnola avv. Giulio Cesare, Cerrati Michele, Cesaretti Leone, Cesolini Celestino, Clementi don Vittorio, Cruciani Gino, Cugia Enrico, Cusatis Michelangelo, d'Alessandro Ercole, Dall'Asta Umberto, Demofonti Rodolfo, De Pozzi P. Giovanni, Diomedi Carlo, Fiorentini Guido, Foberti cavalier Francesco, Fugazza Luigi, Galluppi ingegner Arturo, Guarnaschelli Alfredo, Guazzi Alfonso, Jacopino Giovanni, Legari Vito, Madonna Salvatore, Manca Salvatore, Mandrè Francesco, Maraghini Giotto, Marras Antonio, Montefinali Mari Aurelio, Nataletti avvocato Alessandro, Nava Gino, Pagliani Edmondo, Pappadopoli Pietro, Paradiso Vito, Pasini Annibale, Pasquali Alberto, Pavese Pio, Pellegrini Cesare, Peri rag. Enrico, Picardi Cosimo, Piccioni Arnaldo, Pietromarchi Pietro, Pilo Antonio, Pinto Michele, Pisani prof. don Pietro, PIZZICARIA EMMA, Rapisarda dott. A. L., Rinaldi rag. Ottone, Riva Giovanni, Russo Simone, Salami Dante, Salandri Alberto, Salvati don Antonino, Salvi Edoardo, Salvucci Ettore, Sborigi Aldo, Scannicchio Tommaso, Schisano Natale, Serantoni dott. Omero, Sordi Vittorio, Spagnoli rag. Carlo, Tortrini Luigi, Trinchieri avv Romolo, Valle Cesare, Vincentelli Emilio, Volpini Cesare, ZAFFUTO dott.ssa DORA, Zaglio Leone, Zuccarelli Piero.
Alatri. — Ricciotti Giovanni.
Anagni. — Di Silvestro cap. dott. Roberto.
Bracciano. — Tenani prof. Mario.
Canepina. — DELLI COLLI BRUNA ARGIA.
Ferentino. — Apolloni Guido, Panzeri don Paolo.
Frascati. — Federici Italo.
Palo. — Arimondo Modesto.
Patrica. — Carilli don Vincenzo.
Proceno. — Bocchini don Domenico.
Sezze. — Lombardini avv. Francesco.
Soriano nel Cimino. — Ranucci Camillo.
Terracina. — Menichelli Francesco.
Tivoli. — Mallucci Leopoldo, Menghi don Giuseppe.
Velletri. — Colacicchi Luigi, De Sio Raffaele, Giurioli rag. Oreste.
Viterbo. — Innocenti dott. prof. Ettore.
ROVIGO. — Colognese Giuseppe Antonio.
Ficarolo. — Cinotti Luigi.
Lendinara. — Bernardinello Sebastiano.
SALERNO. — Lenza prof. Luigi, Scalfati Agostino.
Atrani. — Rosso Antonio.
Battaglia. — Curcio don Biagio.
Casaletto Spartano. — Banza Biagio, Capua Giuseppe, Giudice Paolo, Petrosino Spirito Pasquale.
Montecorvino Rovello. — Pizzuti ing. Gerardo.
Postiglione. — De Pascale cav. ten. col. Emmanuele.
Rutino. — Rizzo dott. Renato.
SASSARI. — Colonnello Vincenzo.
Bonorva. — Mura Stanislao.
Buddusò. — Sanna dott. Vittorio.
Calangianus. — Mannoni Giovanni.
Maddalena. — Pellizzari Angelo.
Nulvi. — Frassetto dott. cav. Ignazio.
Nuoro. — Sini avv. Salvatore.
SIENA. — Fantozzi rag. Gino, Magi Carlo, Peccianti prof. Alibrando.
Monticiano. — Collaini Dino.
S. Gimignano. — Gonnelli sac. can. Giuseppe.
SIRACUSA. — Caffo prof. Francesco, Campailla Ettore, Cappello prof. Gaetano, De Gaetano Vincenzo, La Rocca avv. Francesco, Melidoni prof. Giuseppe, Naro prof. Giovanni.
Cassibile. — Ortolani Nicola.
Sortino. — Blancato Carmelo.
SONDRIO. — Pagani Battista, Samaden Eugenio.
Bormio. — Appiani Romeo.
Morbegno. — Folcher Attilio, GUALTERONI ENRICA, Ronconi avv. Carlo.
S. Giacomo di Teglio. — Confortola dott. Carlo.
TERAMO. — Bertola geom. Ugo.
Cellino Attanasio. — Conti dott. Arnaldo.
Rosburgo. — Di Ciudio Biagio.
TORINO. — ALBERTI MARIA LUISA, Allara Teobaldo, Battistella Carlo, Bellezza Alessandro, Berrone Carlo, Bertignono Gustavo, Bossetto Giovanni, Camoletto Adolfo, Canavero Eugenio, Capello Egidio, Castagnone Carlo, Cena Giorgio, Colongo Alfredo Giovanni, Colonnetti Giovanni, Como Marcello, Contini Elio, De Benedetti Giacomo, Dellorto Tommaso, De Paulis Carlo, Di San Giorgio conte Alberto, Fano Roberto, FERRERO CLEMENTINA, Ferrero Maggiorino, FIERZ LOUISE, Finardi Sebastiano, Gamalero Giovanni, Gambino Andrea, Garrone Vittorio, Gastaldi geom. Gioachino, Gay Ferdinando, Gillio avv. Guglielmo, Giordano Maurizio, Hauenschild Volfango, Laghi G. B., Lorenzatto Giuseppe, Lupo Giovanni, Marenco Andrea, Mariotto Luigi, Martinelli Domenico, MARTINI PAOLA, Mo sottoten. Secondo, Montanini Ciro, Morina Giovanni, Morsi Teodoro, MUSSO RITA, Nizia Mario, Pinacci dott. Cesare, Pozzuolo Filippo, Ravera Edoardo, Ricci Giovanni, Roetti

Gaetano, Roviera Alfredo, Salomone Silvio, Savio Francesco, Tentorio Agostino, Tioli ing. Annibale, Toni Guglielmo, Tosetto Vittorio.
Agliè Canavese. — Sunin Efisio.
Alpignano. — Chiaretta Teofilo.
Aosta. — Botta Tommaso, Vignale Carlo.
Avigliana. — Belitrandi Cesare.
Ayas. — Perruchon don Paolo.
Aymavilles. — Belley cav. Fedele.
Chambon. — Bertocchio don Luigi.
Chivasso. — Severgnini Carlo.
Exilles. — Alberti Avventino.
Introd. — Dosio Stefano.
Mathi Canavese. — Mattea Pio, Rosso Giovanni.
Melezet. — Gorlier Emiliano.
Oulx. — Fracellini Raffaele.
Perosa Canavese. — Favero Felice.
Pinerolo. — Toscano Riccardo.
Rivoli. — Gianella don Giuseppe, Gullino Giuseppe.
S. Giorgio Canavese. — Biancardi Guido.
Santena. — Ronco don Carlo.
Torgnon. — Bassi Adolfo.
Villaretto. — Bocchio don Claudio.
Villeneuve. — Accotto Alessandro. Barmaz Vittorio, Prola Mosè, Thomasset Giusto.
TRAPANI — Piacentino Giuseppe, Rubino Corleo avv. Giuseppe.
Castellammare Golfo. — Garufi not. Carlo.
Marsala. — Salemi Giovanni.
TREVISO. — Lusetti Giannino.
Maserada. — Casara Americo.
Povegliano. — Avena dott. Azzurro.
Vittorio. — Borsatti ing. Giovanni, Rossignoli rag. Oreste.
UDINE — Forster Armando, MASCHIETTO IDA.
Chialminis. — RIZZI PIA.
Chiavris. — Gaidoni dott. Antonio.
Chiusaforte. — Conchione Ettore.
Comeglians. — Trinchero Pietro.
Fontanafredda. — Baviera Angelo.
Forni Avoltri. — Spangaro Carlo.
Osoppo. — Commessatti Giacomo, Cuoghi Vittorio, Mezzetti Alberto, Morello Enrico, Peruzzy Nestore, Rocchi Giuseppe.
Pordenone. — Baldissera cap. cav. Giacomo, Griselli Goffredo, Zava Osvaldo.
Rigolato. — Ventura Reno.
S. Lucia di Budoia. — Scarpello Mario Salvatore.
Tarcento. — Boldi Adolfo.
Toppo di Meduno. — Dalla Valle don Silvio.
Treppo Carnico. — Zotton Ilario Deodato.
VENEZIA. — Ardinghi Augusto, Berlendis Lorenzo, Bernach Giov. Massimiliano, Bonivento Marcello, Boratto Pietro, Bottacin Domenico, Ceccarello rag. Enrico, Foffano Angelo, Fornasier Giuseppe, Gazzarrini Aldo, Genesio Aurelio, Gottardi Francesco, Longo rag. Vittore Ettore, Orecchio Enrico, Padella Umberto, Pianaro Giovanni, Piasenti Luigi, Quieto Amilcare, SIBELLATO SILVIA, Torta cav. Carlo, Vedova Luigi, Zanon Pietro, Zoppi Enrico.
Ceggia. — Lessi Pietro.
Chioggia. — Boscolo Lisetto Ettore, Gervasio Angelo, Perini don Luigi.
Mestre. — Fontana Ros Giacomo, Schiavon Arturo.
Mira. — Fossetta Nicolò.
S. Donà di Piave. — Arreghini Nino, Casonato don Giuseppe, Nazzaro Giuseppe.
VERONA. — Aldrovandi Ernesto, Bastiancich Giuseppe, Benzo Giuseppe, Dominici don Ferdinando, Galliera Rino, Gelmetti Corrado, Leoni Achille, Masiero Enrico, Murari Pio Vittorio, Salvetti Umberto, Sberze Ubaldo, Zanardo ragionier Vittorio.
Bosco Chiesanuova. — Leso Beniamino.
Cologna Veneta. — Roveggio Giulio.
Forte Monte Tesoro. — Faletto Rocco.
Mezzane di Sotto — Ballarotto don Cirillo.
Peschiera s. Garda. — Bazzoli Giuseppe.
S. Massimo all'Adige. — Romagnoli prof. Beniamino.
S. Michele Extra. — Puccetti ing. sten. Ovidio.
S. Zenone di Minerbe. — Verdolin Augusto.
Sona. — SEGATTINI MARIA.
Villabartolomea. — Accordi Adolfo.
VICENZA — Belli Enrico, Busato Nico, MONICO ITALIA, Munari Romano, Tedesco Giovanni.
Asiago. — Marioni Valentino.
Bassano. — Tibola Giacomo, Zannoni Domenico.
Carrè. — Fontana Quinto.
Chiuppano. — Dal Santo don Giovanni.
Lonigo. — Percali Giuseppe.

Lomas de Zamora. — Isnardi Nicola.
Mar del Plata. — Tramonti Domenico.
Mendoza. — Bidone dott. Mario, Fusco Arturo, Ossola Giuseppe, Scotti Pino.
Pigüé. — Conti Bernardo.
Puerto Bermejo. — Paciello dott. Vincenzo.
Punta Alta. — Barbieri ing. Calisto.
Rosario S.ta Fè. — Mora Carlo.
S. Antonio de Areco. — Gritti Eliseo.

Brasile.

Antimary. — Salomone Francesco Elia.
Guaratingueta. — Amoroso Onofrio, Filippo Antonio Maria.
Mococa. — Imperatrice Tommaso.
Rio Grande do Sul. — Mazzini Agostino.
S. Paulo. — Andreoni Cleto, Bloch Théodore, Filippo Erminio, Finocchiaro dott. Francesco, Ganassini Alfredo, Izzo Adolfo, Locatelli Vittorio, Patella Tobia, Peggion dott. Andrée, Sartor Eugenio, Tata Livio, Vezzali Cesare.
Serra Negra. — Poli Giuseppe.

Chile

Temuco. — Verra Felice.
Valparaiso. — Binda Gordiano Attilio.
Vina del Mar. — Maino Marco, Musante Giovanni, Olivari Giovanni, Rebacco Luigi, Rimondini Attilio.
Yumbel. — Patrito Patricio.

Perù.

Arequipa. — Appiani Siro.
Cuzco. — Amoretti Emilio, De Luchi Lomellini Giovanni.
Mollendo. — Bertozzi Pietro, Canè Tommaso, Jannacone rag. Filippo Luigi.
Yunguyo. — Parodi Gerolamo.

Uruguay.

Montevideo. — Greco Vincenzo, Luisi Angelo.

ASIA

Cina.

Peking. — Ferretti Cosimo.
T'Angku. — Guseo cav. Mario.
Tientsin. — Barboni Ercole, Bos Carlo, D'Angelo Massimo, Giorgi Luigi, Menga Cataldo, Premoli A., Spano Carmelo, Viola Luigi.

Soci nuovi

inscritti dal 1° al 30 Novembre pel 1915

ALESSANDRIA. — Fontana Francesco, Ratti Mario.
Asti. — Dezzani Celestino, Rasero Carlo, TORCHIO VIRGINIA.
Casale Monferrato. — Alessio Pietro.
Mombello Monferrato. — Antoniola geom. Firmo.
Rovella. — NICOLIS DI ROBILANT nob. ROSITA.
ANCONA. — Rocchetti Pietro.
Castelleone di Suasa. — Zambotti dott. Dionisio.
Fabriano. — Gentilucci don Luigi.
AQUILA. — Silveri Antonio.
Goriano Sicoli. — Corsetti rag. Simone.
Pettorano sul Gizio. — Bonitatibus Vincenzo.
Sulmona. — MAZARA ORSINI bar.a AMELIA.
AVELLINO. — Fiorentino prof. Carlo.
BARI. — Tramonte ing. Raffaele.
Andria. — Balzanelli Giosuè Attilio.
Barletta. — Scattone prof. Mario.
Gioia del Colle. — Luisi dott. Giuseppe.
BENEVENTO. — Meoli rag. Francesco, Taccani cav. Emerico.
Tufara. — Perrotta Umberto.
BERGAMO. — Dolci Antonio, Dolcini Francesco, Finardi dott. Guido, Moretti avv. Giovanni, Zeni don Attilio.
Albino. — Prada Carlo.
Colognola al Piano. — Rossi Andrea.
Lovere. — De Maddalena dott. Carlo.
BOLOGNA. — Amaduzzi prof. Lavoro, Borghini Francesco, Corti dott. Alfredo, Ducati prof. Pericle, Errani dott. Giuseppe, Gnudi rag. Cesare, Landi Alfredo, Lembo Nicola, Rivetta Costanzo, Rovella Ezio.
Sassomorelli. — Pantaleoni Pio.
BRESCIA. — Lonati rag. Guido, Masini dott. prof. Gino, Ugolini dott. Ugolino.
Collebeato. — Rigosa don Pietro.
Darfo. — Frandi dott. Giuseppe.
CAGLIARI. — Marchisio Francesco.
Monteponi. — Catella Romeo.
CALTANISSETTA. — *Marianopoli.* — Alù Calogero.
Piazza Armerina. — Salemi Gino.
Villarosa. — Fasciana Giuseppe.
CAMPOBASSO. — *Boiano.* — Casali avv. Ferdinando.
CASERTA. — Aquaro Emilio, Foderà Ercole, Giuliano dott. Carlo, Nicolardi Tullio, Santacroce Tommaso, Squarci Carlo.
Formia. — GALLO TULLIA.
Maddaloni. — Carbone Camillo.
Valle di Maddaloni. — NUZZI ANNA.
Catania. — Carmelo avv. Serafino, Scala rag. Alessandro.
COMO. — Dieni Primo, Risi Giovanni.
Brebbia. — Prestini dott. Alessio.
Viggiù. — Garavaglia avv. Stefano Achille.
COSENZA. — *S. Demetrio Corone.* — Costanzo Lucio, Pucciano prof. Giuseppe.
S. Pietro in Guarano. — Intrieri avv. Giovannino, Zaccaro Luigi.
CREMONA. — Mellini Eugenio.
Azzanello. — Roccatagliata don Angelo.
CUNEO. — *Racconigi.* — Perlo don Clemente.
Verzuolo. — Vicino Paolo.
FERRARA. — CAMURI AMALIA, Mainardi Vittore, Sandri Renato.
FIRENZE. — Brenti Giovanni, Gallichi Dante, Greco Giuseppe, Marcolini cav. dott. G. B., Modi Amerigo, Pierallini ing. Cesare, Ramorino Felice, Ruggini rag. Oreste, Sbrocchi dott. Aristodemo, Villani Bruno.
Borgo S. Lorenzo. — Tani Carlo.
Chiazzano. — Dei Alberto.
Montespertoli. — Aloisi Udio.
Portico di Romagna. — Tredozi Carlo.
Prato. — Rocchi Fortunato.
Signa. — Del Guasta Nello.
Torre a Cona. — Fazzini Ugo.
FOGGIA. — Gaudiano geom. Giuseppe.
FORLI'. — Cicognani dott. Alessandro.
Cesena. — Ravaglia geom. Guido.
Rimini. — Nicolini avv. Daniele.
Sorrivoli. — Amaducci don Eugenio.
GENOVA. — Berruti Enrico, Cabella Giovanni, CARBONE SANTINA, Ferrario Ugo, Gambaro Cesare, De Moraes Barros Caio Eugenio, Luxoro Nicolò, Mangini Giovanni, Pedrett Giovanni, Rossi Giuseppe, Talamanca rag. Salvatore.
Camogli. — Olcese Giuseppe.
Chiavari. — Sammichele Mario.
Finalborgo. — Berruti Daniele.
Lavagna. — Bianchi dott. Angelo Luigi.
Loano. — Patrone dott. F. Giacomo.
Rivarolo Ligure. — Malfatti Giuseppe.
Sampierdarena. — Cornali Carmelo, FOSSATI LUISA, Galmozzi G. B., Piccoli Roberto.
Spezia. — Borgogno prof. Natale.
Spotorno. — Vallega Pietro.
Varignano. — Malfatti Giuseppe, Re Grillo Francesco.
LECCE. — *Brindisi.* — CAPONOCE RIZZI CLARICE.
Gagliano del Capo. — Coppola avv. Pietro.
LIVORNO. — FABBRI GIOCONDA ROSALIA, Panico Cesare, Peri Azeglio.
LUCCA. — Salvi Lorenzo.
MACERATA. — *Camerino.* — Melchiorri dott. Germano.
MANTOVA. — Marson Luigi.
Roncoferraro. — Malagoni Luciano.
MASSA CARRARA. — *Monzone.* — Bressan ing. Carlo.
Terrarossa. — Baracchini rag. Adriano.
MESSINA. — *Montalbano d'Elicona.* Pagano Filippo.
Pozzo di Gotto. — Rossitto Gaetano.
MILANO. — Alberici prof. Cesare, Alghisi prof. Eugenio, Altieri rag. Giorgio, Banfi don Serafino Angelo, Baroni Ennio, Battazzi Tommaso, Boriosi Giotto, Bretz Giovanni, Caricati prof. Augusto, Comazzi Annibale, Conigliaro rag. Antonino, Farè Mario, Ghizzoni cav. uff. G. B., Giolitti Oscar, Lupano dott. prof. Guglielmo, Muscari avv. Eduardo, Nicolais ing. Michele, Panigada Francesco, Parravicini Renzo, Pavesi dott. Mario, Pomè Carlo, Porro Giovanni, Romeo ing. Nicola, Savà Amabile, Schumacher G., Scimemi Gaetano, Tirinnanzi avv. Stauro.
Abbiategrasso. — Pagani don Ernesto.
Besana Brianza. — Pagani Antonio.
Castelnuovo Bocca d'Adda. — Gagliardi Carlo.
Legnano. — Righetti Giannino.
Monza. — Doni Renzo.
Quartiano di Mulazzano. — Pezzoli don Pietro.
MODENA. — Bignotti dott. Gaetano, Vaccari rag. Celeste.
NAPOLI. — Amodio avv. cav. Cesare, Cane Antonio, Comencini ing. G. B., Cutrinelli Armando, De Falco Francesco Paolo, De Giovanni Antonino, De Leone Mario, Dente dott. Vincenzo, Greco cav. Vincenzo, Morana Umberto, Nardone rag. Nicola, Papa dott. Nicola, Petriccione Nicola, Renzone Giovanni, Riccio dott. Francesco, Somma Vincenzo, Vittoria avv. cav. Pasquale.
Arpino. — Ziello Pasquale.
NOVARA. — Carnevale ing. Giulio.
Biella. — Gnotta-Verzone Stefano.
Crescentino. — Ottino dott. Umberto.
Domodossola. — TOMÀ AMELIA.
Mottalciata. — Facchetti Raoul.

Romentino. — Groppetti Domenico.
Vercelli. — Maggia Eusebio.
PADOVA. — Tognana Vittorio.
PALERMO — Baldi ing. Giuseppe, Bozza Vincenzo, Castagna Alberto, Cilio rag. Natale, Corrao comm. avv. Innocenzo, Gaipa Adolfo, Greco avv. Guglielmo, Lo Verde Santo, Parrinello Antonino, Romano Catania cav. Antonino, Scaglione Salvatore, Siciliano cav. Alfredo, Solofra Corrado, Speciale Pietro, Vaccaro Giovanni.
Marineo. — Fiduccia ing. Salvatore.
PARMA. — Bormioli geom. Alberto, CORTELLINI rag. EMMA, Del Bono co: avv. Vittorio, Scotti dott. G. B.
Palanzano. — Romagnoli rag. Enrico.
S. Lazzaro. — MEZZADRI PEPPINA.
PAVIA. — Chiesa Antonio, Poderini prof. Archia.
Valeggio Lomellina. — Astaldo Santo.
PERUGIA. — Di Martino Ernesto, Dini Fosco, Santuari Ulderico, Vivanti Gino.
Amelia. — Santori Lodovico.
Cesi. — Eustachi Francesco.
Fara Sabina. — Dolfi Annibale.
Terni. — Ficarelli Domenico, Juon Carlo, Pesaresi Giuseppe, Spinedi don Adriano.
PESARO. — *Pietracuta.* — Caldera ing. Adolfo.
Urbino. — Marchetti Aurelio Pirro.
PIACENZA. — Brambilla don Mario, Letico Vincenzo, Riva Giovanni.
Bucchignano. — Vimini don Riccardo.
PISA. — Banci prof. Alfonso, Del Ry prof. Carlo, Lombardi don Lino.
PORTO MAURIZIO. — *Oneglia.* — Ghiglione ing. Agostino.
Sanremo. — Scarella G. B.
POTENZA. — *Lavello.* — Carretta Antonio.
RAVENNA. — *Faenza.* — BALLARDINI ERNESTA, Fagnocchi Giuseppe.
REGGNO CALABRIA. — Falchero Michele, Napoleoni ing. Alfredo, Ripepi Michele Ernesto, Tagliaferri dott. Umberto.
ROMA. — Agostinelli ing. Pier Gastone, Alessio dott. Francesco, Arnaud Oreste, Botti mons. Decio, Botto rag. Nicola, Bucci Casari ing. Francesco, Calembo Giuseppe, Calvari comm. Decio, Capotti Giuseppe, Catalani Alfredo, Ceresa comm. Alessandro, Coppa Pietro, D'Angelantonio ten. Tommaso, Davite rag. Vivaldo, De Biasi Angelo, Delich avv. Silvio, Del Vecchio Fulvio, Eula Antonio, Eula Piero, Faggella comm. avv. Donato, Fortini Pietro, Fratini geom. Alfredo, Funari Mario, Galluppo rag. cav. Gaspare, Gandini Francesco Carlo, Gregoretti Vincenzo, Guidi dott. Michelangelo, Lo Vecchio Musti Pietro, Mariani Beniamino, Mazzella Michele, Montalcino Guglielmo, Pancani ing. Mario, Perissinotti Bisoni Giacomo, Pignalosa cav. Enrico, Pisetzky Riccardo, Ponzi Domenico, Raimondi rag. Francesco, Rocchi Luigi, Rota comm. ing. col. Giuseppe, Saveriano cav. Marino, Sciarra Virgilio, Sebastiani dott. Alberto, Sebastio Salvatore, Selletti Giuseppe, Sferra Carini Lucio, Tranquilli dott. prof. Ercole, Zincone Augusto.
Bagnorea. — Quintarelli Leonardo.
Ripi. — Troccoli ing. Francesco.
SALERNO. — *S. Tecla.* — Riccio Michele.
Teggiano. — Blasi Vincenzo.
SASSARI. — Chiarella Giuseppe, Terraciano Achille.
SIENA. — *Acquaviva.* — Neri mons Benedetto.
SIRACUSA. — Gubernale Giovanni, Sicardi dott. Giuseppe.
Sortino. — Raspagliesi Domenico.
Vittoria. — Battaglia Angelo.
SONDRIO. — *Bormio.* — Cerutti Aldo, Marconi Luigi, Perardi Giovanni.
TERAMO. — *Angarano.* — Marinucci Gino.
TORINO. — Acerra Carlo, Barattieri di S. Pietro Vittorio, Bassino geom. Vincenzo, Carabelli avv. Giovanni, Cattaneo Nazzaro, Creton Giuliano, Duijvis Martino, Fornara Giuseppe, Fruttero Carlo, Garbagni Alfonso, Graziano Carlo, Jorio cav. Carlo, Martinengo Mario, Masi Fausto, Mattioli ing. Antonio, Moriondo Giuseppe, Nasalli Rocca Emilio, Sandri Volpi Guglielmo, Savignone rag. Felice, Serantoni Pirro, Vaccarino ing. Giuseppe, Vacchino Carlo, Vaglio dott. Giuseppe, Wunemburger Emilio.
Bard. — Concari rag. Gian Luigi.
Carema. — Siletti don Giuseppe.
Casalborgone. — Beccuti Erminio.
Giaglione. — Ponte Emilio.
Rivoli. — Savio Giuseppe.
S. Sebastiano Po. — Raiteri dott. Luigi.
S. Anna di S. Mauro. — Bacco Modesto.
TRAPANI. — Mannone Francesco Paolo.
TREVISO. — *Tezze di Vazzola.* — Quargnali geom. Mario.
UDINE. — *Caneva di Tolmezzo.* — Ficile Gioacchino.
Coseano. — Nardini Luigi, Peressi Luigi.
Gemona. — Zaro Mario.
Piovega di Gemona. — Pittini Frida.
VENEZIA. — Ambrosi Nicola, Corsini Ernesto, Cossato Aldo, D'Aprile dott. Sebastiano, Lo Russo Michele, Marzetto Cesare Virgilio, Rosada cap. Umberto, Sebellin Lino.
Chioggia. — Malaguzzi Valeri dott. Rodolfo.
Torre di Mosto. — Petrin Aristide.
VERONA. — Cavadini cav. Achille, Leone dott. Giovanni, Martelli Luigi, Monti Adalgiso, Vaberna Carlo.
Avesa. — Mandrile Mario.
Valeggio sul Mincio. Zanardelli Giovanni.
VICENZA. — Malesani Aldo.

Zona di guerra.

Anti dott. Carlo, Attuoni avv. Pietro, Bevilacqua co: Gerolamo, Bevilacqua Luigi, Bozzolan Camillo, Caggiano Virgilio, Carioni Carlo, Chiari Cesare, Conti avv. Guido, De Gislimberti Umberto, De Leone Giov. Battista, Franceschi Pier Luigi, Giannini Pierangelo, Guglielmino Umberto, Guzzo rag. Salvatore, Lenotti Giovanni, Lorenzo Emanuele, Lorenzon don Giuseppe, Lucci Giuseppe, Mistretta Michele, Montini Attilio, Nassisi rag. Giogio, Nerozzi Giuseppe, Omodei Gaspare, Palombella Tiberio, Parma Umberto, Penna Mario, Pinnarò Giulio, Pittau Rimini Bruno, Russo Onorato, Sardelli Angiolo, Secreti avv. Alberto, Seiana G. B., Simoni Fausto, Spanò Vincenzo.

COLONIE ITALIANE.

Libia.

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Alessio Cesare, Botti Francesco, Rei Francesco.
Derna. — Beccuti Dario, Iannotti Antonio.
Merg. — Albano Giuseppe, Mercadante Iginio, Romagnoli Guerrino.
TRIPOLITANIA. — *Homs.* — Laudadio Aurelio.
Tripoli. — Ufficio Superiore d'Ispezione per le Opere Pubbliche in Tripolitania e Cirenaica, Vinci Vincenzo.

ESTERO.

EUROPA

Francia.

Agen. — Laureaux prof. Gustave.

Gran Bretagna

Glamorgan. — Schiaffino Tito.
Londra. — Coccioletti Ettore F.

Svizzera

CANTONE DI VAUD. — *Losanna.* — De Lengerke Edoardo.

AMERICA MERIDIONALE

Argentina.

Bernal. — D'Uva Luigi.
La Plata. — Ardini Agostino, Berisso Vittorio.

Brasile

Guaporè. — Noce don Stefano.
Mussum. — Gennino Zilio, Slongo Alberto, Vescovi Guerino.
Porto Alegre. — Pilla Pietro.
San Carlos. — Rizzini Pietro.

Uruguay

Montevideo. — Farell César, Farnocchia prof. Guglielmo.

Posizione dei Soci al 31 Dicembre 1915

Soci annuali al 30 novembre 1915 .	N. 149.677	
Da dedurre il numero dei soci passati ultimamente nella categoria « Soci vitalizi » .	107	
	N. 149.570	
Soci nuovi dal 1º al 15 dicembre 1915 .	70	
Totale Soci Annuali		N. 149.640
Soci vitalizi al 31 dicembre 1914 .	N. 7.451	
Soci vitalizi dal 1º gennaio al 15 dicembre 1915 . .	715	
		N. 8166
TOTALE SOCI		N. 157.806

Direzione e Redazione: Touring, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa

Premiato Stab. Artistico Industriale G. MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52